

Auto
Nr. 21—22
rys. ŚWIDWIŃSKI.
organ automobilklubu polski
oraz klubów afiljowanych



INNY OLEJ W ZIMIE?

Dlaczego należy w zimie wiele silników smarować lżejszym olejem?

Cały szereg defektów silnika w zimie należy przypisać jednej i tej samej przyczynie.

Niektóre oleje, doskonale pracujące w lecie, nie nadają się dla wielu silników do smarowania w porze zimowej, albowiem olej krzepnie i nie dosięga wszystkich powierzchni, podlegających tarciu.

Czy Pański automobil należy do tych silników, które wymagają w zimie używania lżejszego oleju? Zależy to od konstrukcji silnika.

Miarodajnemi dla tej oceny są następujące czynniki: rodzaj systemu smarniczego, położenie pompy olejowej, gęstość i rodzaj siatki olejowej, wreszcie umieszczenie i przekrój przewodów olejowych. Używanie w zimie niewłaściwego oleju, powoduje szereg trudności i wielkie zużycie maszyny. Konstrukcja pompy olejowej, wzgl. wysokość, na której jest ona umieszczoną nad poziomem oleju, często uniemożliwia równomierne rozprowadzanie ciężkiego oleju. Olej przenika do wzajemnie ocierających się części dopiero później, gdy po rozgrzaniu się silnika, staje się bardziej ciekłym.

Zużyte czopy, bolce, wytopione łożyska i strzelanie motoru, są w przeważającej części wywołane niewłaściwem smarowaniem w zimie. Również nadmierne obciążenie baterji rozrusznika.

Defekty, przerwy w ruchu i zmniejszona sprawność motoru zmuszają do kosztownego generalnego remontu na wiosnę. Wszystkiego tego można jednak łatwo uniknąć.

Konstrukcja poszczególnych silników jest różna. O tem, czy również Pański automobil wymaga w zimie oleju lżejszego, mogą tylko ustalić doświadczeni inżynierowie, którzy muszą być doskonale obznajmieni z konstrukcją i wykonaniem silnika.

Tabela Polecająca GARGOYLE MOBILOIL, której wyciąg obok umieszczamy, polega na fachowej pracy całego sztabu inżynierów Vacuum Oil Company. O ile polecamy używanie w lecie i zimie dla Pańskiego silnika różnych gatunków GARGOYLE MOBILOIL, wówczas jest bezwzględnie wskazanem, aby olej polecany na zimę był używany podczas całej pory, w której można się spodziewać mrozów.

Nie wystarcza jednak używać oleju, który przy niższych temperaturach pozostaje ciekłym. Takich olejów jest wiele na rynku. Olej używany w zimie musi wykazać również obok właściwego stopnia ciekłości, najlepszą smarność i gatunek. Z olejem, któryby tych właściwości nie posiadał, nie można uzyskać racjonalnego smarowania.

Przy wlewaniu świeżego oleju nie należy obudowy korby czyścić naftą, albowiem w martwych kątach obudowy korby pozostaną zawsze resztki nafty, która obniży wartość smarniczą świeżo wlanego oleju. W razie konieczności, należy motor przeczyścić świeżym olejem.

Prosimy żądać zawsze GARGOYLE MOBILOIL w plombowanych oryginalnych blaszankach. Nie mówcie nigdy „proszę mi dać blaszankę oleju", lecz żądajcie zawsze oleju, przytaczając pełne brzmienie marki n. p. „GARGOYLE MOBILOIL A", „GARGOYLE MOBILOIL BB" i t. d.



Mobiloil

Kierujcie się Tabelą Polecającą.

TABELA POLECAJACA.

(Skrócony wyciąg.)

Polecenia te odnoszą się do właściwych gatunków GARGOYLE MOBILOIL przeznaczonych do smarowania poszczególnych typów automobili osobowych i ciężarowych, motocykli i motorów pomocniczych, konstrukcji od roku 1921 do 1925 łącznie. Litery podane przy różnych fabrykatach i typach oznaczają markę lub marki GARGOYLE MOBILOIL, które winne być użyte. O ile poleca się używanie w lecie i w zimie różnych gatunków GARGOYLE MOBILOIL, wówczas olej polecany na porę zimową winien być używany przy temperaturze od 0° C do minus 18° C. Przy wszystkich temperaturach poniżej minus 18° C poleca się używać GARGOYLE MOBILOIL ARCTIC (za wyjątkiem automobilu marki Ford, do smarowania którego GARGOYLE MOBILOIL "E" jest polecany).

Objaśnienie do odczytywania Tabeli Polecającej:

A oznacza GARGOYLE MOBILOIL "A"
B „ GARGOYLE MOBILOIL "B"
BB „ GARGOYLE MOBILOIL "BB"
E „ GARGOYLE MOBILOIL "E"
Arc „ GARGOYLE MOBILOIL Arctic
TT „ GARGOYLE MOBILOIL "TT"

P: Samochód osobowy C: Samochód ciężarowy

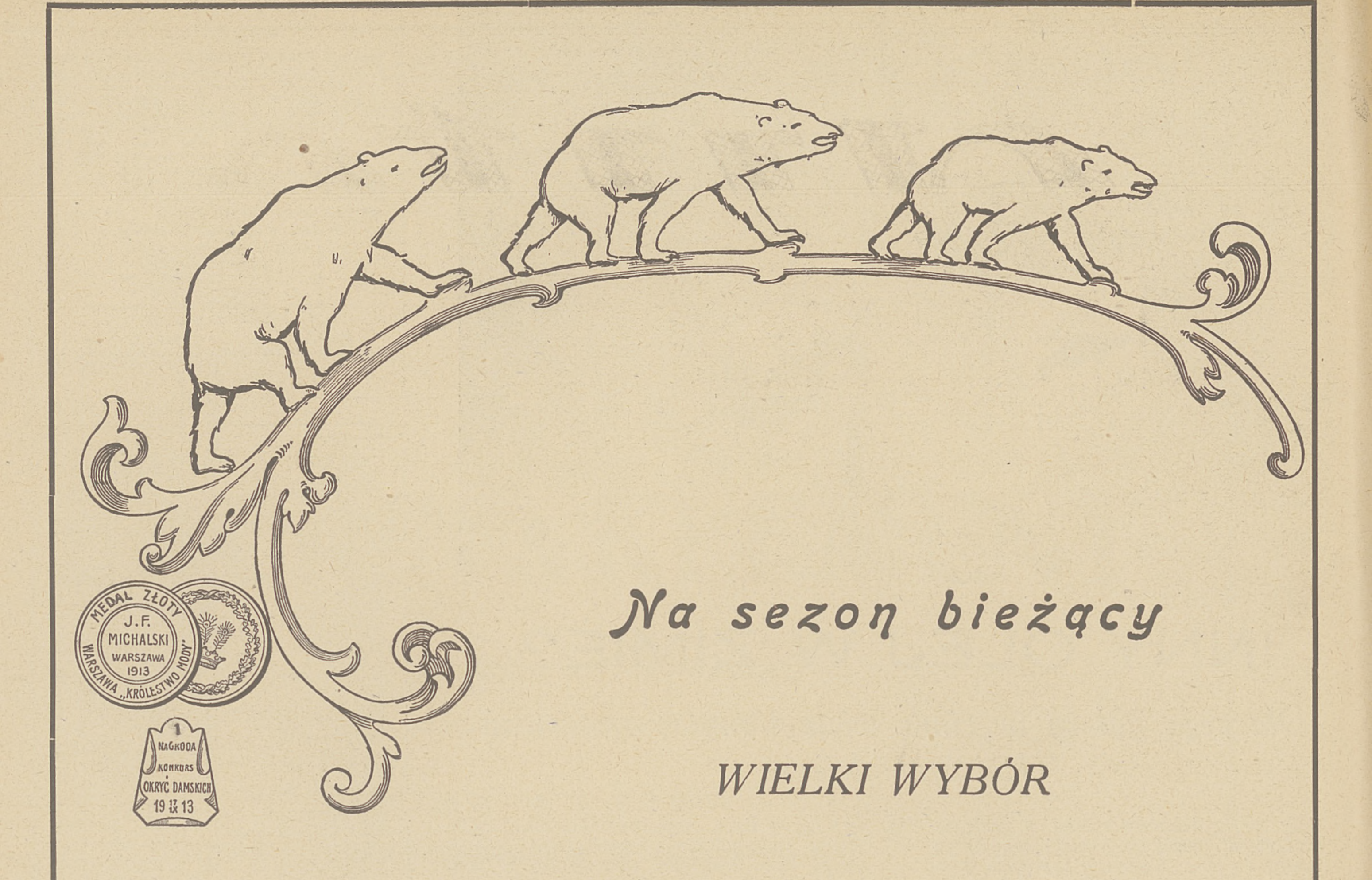
NAZWY AUTOMOBILI OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH	1925		1924		1923		1922		1921	
	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą
Samochody.										
Adler (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Alfa Romeo (P) (6 cyl.)	BB	A	BB	A	BB	A	—	—	—	—
Alfa Romeo (P) (4 cyl.)	BB	A	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Amilcar (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Ansaldo (P) (4B-4 cyl.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Ansaldo (wszystkie modele)	BB	A	BB	A	B	BB	B	B	B	B
Audi (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Austro-Amilcar (P)	A	Arc	A	Arc	A	A	—	—	—	—
Austro-Daimler (P) (AD, ADM)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Austro-Fiat (P) (AF1, AFN) (C) (AFN-1·5 t)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	BB	A
Austro-Fiat (C) (5 TNG-5 t)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc
Benz (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Benz-Gaggenau (C)	A	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Berliet (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Berliet (C)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Bugatti (P) (4 i 8 cyl.)	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Buick (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc
Büssing (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Cadillac (P)	A	Arc	A	Arc	A	A	A	A	A	A
Chevrolet (P) (Superior)	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	—	—	—	—
Chevrolet (P) (Mod. 490)	—	—	—	—	—	—	Arc	Arc	Arc	Arc
Chevrolet (P) (Mod. FB)	—	—	—	—	—	—	A	Arc	A	Arc
Citroën (P) (10 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Citroën (P) (5 H. P.)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Daimler (C) (niemiecki)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
De Dion Bouton (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Diatto (P) (20)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Diatto (wszystkie modele)	—	—	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Essex (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Fiat (P, C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Ford (P, C)	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
Fross-Büssing (C) (WIIIG Omnibus Gasolin)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Fross-Büssing (C) (WIIIG Benzol)	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Fross-Büssing (C) (IIIW-3·5, 4 t)	A	Arc	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Fross-Büssing (C) (VL-5 t)	BB	Arc	BB	Arc	—	—	—	—	—	—
Gräf & Stift (P, C)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Hispano-Suiza (P)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Horch (P) (10/35 H. P.)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	A	Arc
Horch (P) (10/50 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Horch (C)	A	A	—	—	BB	A	BB	A	A	A
Isotta Fraschini (P) (8 cyl.)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Isotta Fraschini (wszystkie modele)	—	—	—	—	—	—	B	B	B	B
Itala (P)	—	—	B	A	B	A	B	A	B	A
Lancia (P) (Lambda)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Lancia (P) (Di-i Tricappa)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Lancia (wszystkie modele)	—	—	—	—	—	—	BB	A	BB	A
Laurin & Klement (P) (400, 450, 150, 350 bez wentylów)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Laurin & Klement (P) (200, 210, 100, 105, 110, 120)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Laurin & Klement (C) (540, 545)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Laurin & Klement (C) (500)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Lincoln (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
M. A. G. (P)	—	—	A	A	A	A	A	A	A	A
Magomobil (P)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Mathis (P) (11 H. P. Type G)	BB	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mathis (P) (10 H. P. Type GM)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mathis (wszystkie modele)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Mercedes (P) (15/70/100 i 24/100/140 H.P.)	BB	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mercedes (P) (bez wentylów)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Mercedes (wszystkie modele)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Minerva (P) (10 H. P. 4 cyl.)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Minerva (P) (16 H. P. 4 cyl.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Minerva (P) (20 H. P. 4 cyl.)	—	—	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc
Minerva (P) (20 H. P. 6 cyl.)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Minerva (P) (30 H. P. 6 cyl.)	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc	—	—
N. A. G. (P) 10/30, 10/40 H. P.)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
N. A. G. (P) (10/45, 10/40 H. P.) (C) (45 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
N. A. G. (C) (75 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
O. M. (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Opel (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Overland (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Packard (P) (8 cyl.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Packard (wszystkie modele)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Perl (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Peugeot (P) (5 H. P. Quadrilliette)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Peugeot (P) (10 H. P.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Peugeot (P) (15 H. P., 1500 K)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Peugeot (P) (12 i 18 H. P. bez wentylów)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Praga (P) (Piccolo, Alfa)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Praga (P) (Mignon)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Praga (P) (Grand)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Praga (C) (N5-5 t)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Puch (P)	—	—	A	A	A	A	A	A	BB	A
Raba (P) (Grand)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Raba (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Renault (P) (6 H. P.)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Renault (P) (10, 12, 18, 40 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	A	A
Renault (C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Rolls-Royce (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Salmson (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	—	—
Saurer (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Šibrava (P) (M)	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
Šibrava (P) (Trimobil)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	—	—
Steyr (P) (TIV-4 cyl.)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Steyr (P) (TV, TVI-6 cyl.) (C) (TIII)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Stoewer (P) (9/32, 12/45 H. P.)	A	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Stoewer (P) (10/50 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Tatra (P) (10-i Type 6 cyl. 20/65 H. P.)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Tatra (P) (11-i Type 2 cyl. 4/12 H. P.)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	—	—	—	—
Tatra (C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	—	—
W. A. F. (P) (S, MP) (C) (MA 3·5 t)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
W. A. F. (P) (U8, O8)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Walter (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Wanderer (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Motocykle										
A. J. S. (349 cm³ O. H. V.)	B	TT	B	TT	B	TT	—	—	—	—
Austro-Motorette	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Bison (Coventry-Victor)	BB	TT	BB	TT	—	—	—	—	—	—
Bison (B. M. W.)	—	—	B	BB	B	BB	B	BB	—	—
Calthorpe (dwutaktowy)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Chater-Lea (dwutaktowy 350 cm³ O. H. V.)	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
D. K. W. (SM, ZM)	BB	BB	—	—	—	—	—	—	—	—
D. K. W. (wszystkie modele)	—	—	BB	BB	BB	BB	BB	BB	B	B
Harley-Davidson (Sport)	—	—	—	—	B	A	B	A	A	A
Harley-Davidson (wszystkie modele)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Indian (Scout i Prince)	BB	A	BB	A	A	A	A	A	A	A
Indian (wszystkie modele)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Itar	BB	A	B	A	B	B	B	B	—	—
Lanco	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
Mars (A-20) (niemiecki)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Mars (B. & S. Villiers)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Mars (Bradshaw)	—	—	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Mars (wszystkie modele)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Monos (2½ H. P. D. K. W.)	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Monos (293 cm³ J. A. P. 4-taktowy)	BB	TT	BB	TT	—	—	—	—	—	—
New-Imperial (350 cm³ S. V. J. A. P.)	BB	TT	BB	TT	B	TT	B	TT	—	—
N. S. U.	B	A	B	A	B	A	B	A	B	B
Premier-Liliput	B	B	B	B	B	B	—	—	—	—
Puch	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Rudge (3½ H. P.)	—	—	B	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Sunbeam (3½ H. P. Standard i 4½ H. P.)	BB	TT	BB	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Sunbeam (8 H. P.)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Triumph (engl.) (Junior)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Triumph (engl.) (Riccardo)	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Triumph (engl.) (wszystkie modele)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Walter	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Wanderer	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Zündapp	A	Arc	A	Arc	A	A	A	A	—	—

Przenośnia i dyferencjał.

Do właściwego smarowania przenośni i dyferencjału należy używać GARGOYLE MOBILOIL "C", "CC", lub GARGOYLE MOBILUBRICANT tak jak podane w kompletnem wydaniu Tabeli Polecającej.

VACUUM OIL COMPANY S.A.

CZECHOWICE, p. DZIEDZICE. **REPREZENTACJA: WARSZAWA, ELEKTORALNA 11.**



Na sezon bieżący

WIELKI WYBÓR

różnych futer oraz dach

dla p. p. Automobilistów

POLECA

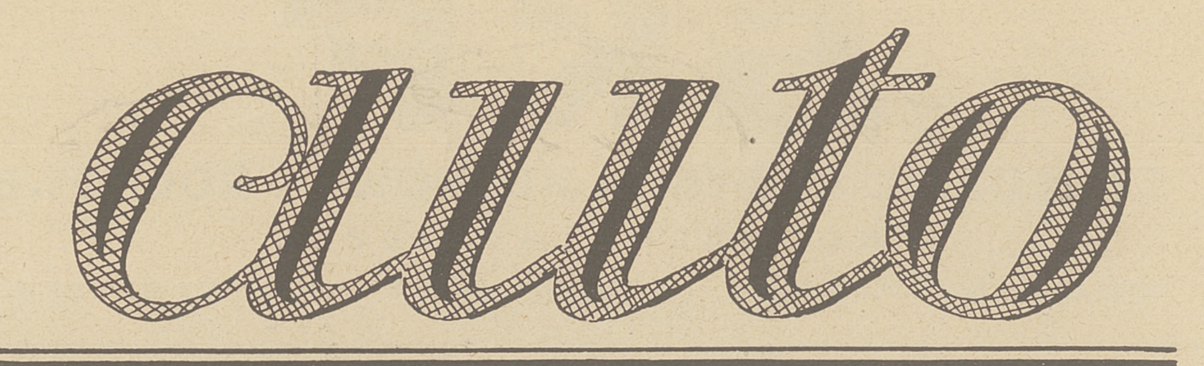
Skład Futer

J. F. Michalski

Warszawa

ul. Żórawia 6, tel.: 45-14.

Nr. 21—22 WARSZAWA, DNIA 20-go LISTOPADA 1925 r. ROK IV



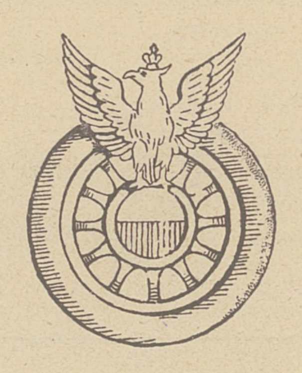
ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI DWA RAZY W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE W ŚRODY I PIĄTKI OD 5—7

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 2)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764



REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI
KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

PRENUMERATA:

Rocznie	16 zł.
Kwartalnie	4 zł.
Zagranicą	20 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka	200	120	70	40	25
4 okł., przed tekstem i w tekście	250	150	90	50	30
Za tekstem	150	90	50	30	20

Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

TREŚĆ NUMERU:



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp.
Tel. 135-86.

KOMUNIKAT

Na posiedzeniu Komitetu Bal. A. P. w dniu 21 października 1925 r. wybrano na członka honorowego czasowego Jego Eksc. p. J. C. Majoni, ministra pełnomocnego Włoch w Warszawie, zaś na posiedzeniu w dniu 4 listopada wybrani na członków rzeczywistych A. P.: 1) Andrzej Oborski, właściciel dóbr Husów, p. Łańcut; 2) Włodzimierz Haack, rolnik, Dembice, p. Włocławek; 3) Otylja ks. Ksawerowa Drucka-Lubecka, ziemianka, Dłoń, p. Rawicz; 4) Janusz Regulski, dyrektor S. A. „Siła i Światło", Warszawa, Marszałkowska 85; 5) Jerzy ks. Lubomirski, właściciel dóbr Rozwodów, Małopolska, woj. Lwowskie; 6) Francis Louis Boerbom, dyrektor Sp. Carl Bödiker & Co, Warszawa, Nowy Zjazd 7/11.

Polski Klub Motocyklowy

WARSZAWA

Na ostatniem posiedzeniu Komisji Balotującej przyjęci zostali następujący członkowie:

1) Wilhelm Szyndralewicz, urzędnik magistratu, Brzuchowice;
2) R. R. Czaplicki, student, Warszawa, ul. Lwowska 1, m. 5;
3) Roman Loteczko, kapitan, Lwów, Kadecka 16;
4) Janina Loteczko, żona kapitana, Lwów, Kadecka 16;
5) Józef Raczyński, kontroler Min. Skarbu, Warszawa, Marszałkowska 81, m. 25;
6) Inż. Zenon Bukojemski, Warszawa, Piękna 47;
7) Tadeusz Zieleniewski, pułkownik sztabu gen., Warszawa, Mokotowska 7, m. 20;
8) Inż. Kazimierz Meyer, major, Warszawa, Terespolska 34;
9) Franciszek Będkowski, przemysłowiec, Lwów, Murarska 40;
10) George Scott, przemysłowiec, Lwów, Dwernickiego 16;
11) Michał Tatrzański, artysta teatrów miejskich, Lwów, Turecka 3;
12) Stanisław Kwinto, student, Warszawa, Marszałkowska 74, m. 6.

MARJAN KRYNICKI

Pierwszy polski raid motocyklowy

NARESZCIE doczekaliśmy się pierwszych poważnych zawodów motocyklowych w Polsce. Minęły już czasy, kiedy to zawody, a ściślej mówiąc wyłącznie tylko wyścigi motocyklowe, traktowane były u nas, jako urozmaicenie wyścigów samochodowych lub kolarskich, ponieważ nieliczna garstka motocyklistów, rozproszona po całym obszarze Rzeczypospolitej, nie mogła myśleć o zorganizowaniu się w oddzielny związek i tworzyła tylko luźne „sekcje motocyklowe" przy rozmaitych klubach sportowych. Dziś na szczęście jest już inaczej. Wzrastający ciągle zastęp motocyklistów polskich organizować zaczyna samodzielne związki, które z energją biorą się do pracy nad zaniedbaną dziedziną sportu motocyklowego. Wyrazem tej pracy był zorganizowany z amerykańską szybkością przez Polski Klub Motocyklowy w dniach 10 i 11 października „Pierwszy polski raid motocyklowy" na przestrzeni Warszawa—Poznań—Warszawa. Pierwszy w Polsce konkurs turystyczny dla motocykli wzbudził w całym kraju ogromne zainteresowanie i zgromadził na liście zapisów imponującą na nasze stosunki liczbę 35 zawodników. Raid rozpoczął się zatem pod szczęśliwą gwiazdą, która przyświecała mu przez czas trwania, dzięki czemu panował na raidzie niezmiernie sympatyczny nastrój, a ostateczne rezultaty konkursu, o których mówię poniżej, wypadły zupełnie zadawalniająco.

Polski Klub Motocyklowy, który niedawno dopiero skończył się organizować, miał, ze względu na szybko kończący się sezon, bardzo niewiele czasu na urządzenie raidu i z tej przyczyny zorganizował go na krótkiej przestrzeni 590 km. i według najprostszego regulaminu. Zadaniem konkurentów było wykazanie możliwie najmniejszego czasu na dystansie Warszawa—Poznań i z powrotem i suma ilości minut zużytych na przebycie tych dwóch etapów, pomnożona przez odpowiedni współczynnik, dawała ilość punktów, które decydowały o klasyfikacji jeźdźca. W ten sposób ułożony regulamin miał swoje dobre i złe strony. Krótki dystans i prostota kontroli zawodników pozwoliły na szybkie i bezzawodne urządzenie imprezy, jednakże brak wyznaczonej maksymalnej szybkości zamienił raid na prawdziwy wyścig, co naturalnie zwiększyło niebezpieczeństwo jazdy. Ale kto się boi nie jeździ wszak na raidy!

Tych, którzy się zlękli trudów i niebezpieczeństw raidu i tych, którzy dla różnych innych przyczyn nie stawili się do startu w dniu 10 października było tylko czterech. Trzydzieści i jeden motocykli zawarczało zatem o świcie na szosie wolskiej u krańca Warszawy i podążyło w kierunku Poznania. Pogoda nie dopisała; silny mroźny wiatr, dmący w przeciwnym kierunku utrudniał jazdę; niebo powleczone sinemi chmurami



Rys. 381. Bittner na motocyklu F. N. (№ 22) i Kwinto na motocyklu Harley Davidson.

groziło deszczem, szczęśliwie jednak cały dzień nie padało i szosa była sucha.

Wyruszam na raid na „numerze raidowym 30“, jak to się technicznie mówi, a zatem w wózku motocykla Harley Davidson, prowadzonego przez kapitana Czarneckiego. Wyjeżdżamy z Warszawy o godz. 7.38. Szosa za Warszawą naturalnie zła, i co gorsza psuje się coraz bardziej, aby za 30 kilometrem przejść w stan skandaliczny. Straszliwych wybojów, na których niemiłosiernie trzęsie się motocykl .i wózek, jest blisko 20 klm. Później szosa się poprawia, do granicy powiatu kolskiego jest w stanie średnim lub miejscami dobrym, a od wspomnianego powiatu aż do Poznania jest prawie bez wyjątku bardzo dobra. Jedziemy przez Błonie, Seroki, Sochaczew, Łowicz, Kutno, Krośniewice. W Kłodawie, czyli mniejwięcej na połowie drogi, funkcjonuje na rynku stacja benzynowa Vacuum Oil Co., która zaopatruje nas w benzynę i smar. Od Kłodawy jedziemy przez miasta Koło, Konin, Czarków, Słupca, Września, Nekla, Kostrzyń do Poznania. Wszędzie w miastach oraz na skrzyżowaniach dróg policja pokazuje kierunek. Nagół służba bezpieczeństwa zorganizowana zadawalniająco; może tylko zawiele krów pasie się na środku szosy pod bokiem posterunkowych, na szczęście jednak nie pociąga to groźnych skutków dla raidowców. Ludność wszędzie wita raid tłumnie i z zainteresowaniem. W Wielkopolsce szosy świetne ale zato znikają wszelkie znaki orjentacyjne i maleje bardzo ilość policji. Ale Poznań już niedaleko. O drugiej popołudniu dostrzegamy biały znak w perspektywie drzew szosy. Meta. Przybyliśmy do Poznania na dziesiątem miejscu. Kolejność przybywania innych uczestników była następująca: 1. Bielak (Harley Davidson 1200 z wózkiem) 4 : 36; 2. Bittner (F. N. 750) 4; 51; 3. Rudawski (Indian 1200 z wózkiem) 4 : 52; 4. Mazurkiewicz (Sarolea 500) 5 : 11; 5. Czaplicki (Indian 997 z wózkiem) 5 : 16; 6. Kwinto (Harley Davidson 1000) 5 : 23; 7. Bogdanowicz (Indian 1200 z wózkiem) 5 : 46; 8. Lambert (Indian 997) 5 : 56; 9. Kossakowski (Harley Davidson 1000) 6 : 10 i t. d.

W drodze z Warszawy do Poznania wycofało się z powodu uszkodzeń motocykli, bądź też z powodu wypadków ośmiu konkurentów. Bardzo przykry wypadek miał główny faworyt raidu Rychter, któremu popękały szprychy w tylnem kole; przy dużej szybkości spowodowało to naturalnie upadek jeźdźca, który poranił się na szczęście nieszkodliwie.

W Poznaniu przyjęcie raidu zorganizował Automobilklub Wielkopolski wespół z VII Dywizjonem Samochodowym, który udzielił pomieszczenia maszynom raidowym w wojskowym garażu. O godzinie 8 wieczorem odbyło się przyjęcie, zgotowane przez Automobilklub Wielkopolski, na którem, prócz przedstawicieli wspomnianego klubu i mjr. Srockiego, dowódcy VII Dywizjonu Sam., obecni byli wszyscy uczestnicy raidu, którzy przybyli do Poznania. Przy kolacji wygłosili przemówienia pp.: pułkownik Lange, Swinarski i komandor raidu kpt. Szydelski. Na miłej pogawędce, obracającej się głównie wokół tematów raidowych, spędzono dwie godziny, poczem wszyscy rozeszli się wypocząć, gdyż nazajutrz start miał nastąpić o tak samo wczesnej godzinie.



Rys. 382. Kpt. Czarnecki, pierwszy z wojskowych na mot. Harley Davidson.

W wielki kłopot wprawiło nazajutrz raidowców przedstawicielstwo firmy, dostarczającej benzyny, które, będąc podobno obrażone z tego powodu, że dnia poprzedniego nie został zakupiony cały zapas ben-

zyny przywieziony do garażu, nie dostarczyło na start zamówionej benzyny. Skutkiem tego zawodnicy musieli kupować skąd się dało minimalne ilości benzyny, często wątpliwego pochodzenia.

I znów 295 km. po tej samej drodze. Drugi etap był nieco trudniejszy od pierwszego, gdyż kilkakrotnie padał deszcz i szosa często była wilgotna. Zato tym razem wiatr nie przeszkadzał w rozwijaniu szybkości



Rys. 383. Czaplicki na motocyklu Indian, zwycięsca Pierwszego Polskiego Raidu Motocyklowego.

i dlatego czas, osiągnięty przez zwycięscę drugiego etapu, nietylko nie jest gorszy od najlepszego czasu z etapu pierwszego, ale przeciwnie lepszy o 1 minutę. Wycofano w drugim etapie dziewięć maszyn. Poważniejszy wypadek miał Potocki, któremu pękła rama przy zjeżdżaniu z góry, skutkiem czego przy upadku odniósł on silne obrażenia twarzy. Ogółem wycofało się z raidu 17 współzawodników, a 14 powróciło do Warszawy, do mety, urządzonej w tem samem miejscu, gdzie dnia poprzedniego był start. Kolejno powracali: 1. Czaplicki (Indian 997 z wózkiem) 4:35; 2. Lambert (Indian 997) 4 : 49; 3. Kwinto (Harley Davidson 1000) 5 : 16; 4. Kossakowski (Harley Davidson 1000) 5:40; 5. Bielak (Harley Davidson 1200 z wózkiem) 5 : 51; 6. Mazurkiewicz (Sarolea 500) 5 : 54,5; 7. Rudawski (Indian 1200 z wózkiem) 6 : 21; 8. Czarnecki (Harley Davidson 997 z wózkiem) 6 : 27; 9. Bogdanowicz (Indian 1200 z wózkiem) 6 : 49) i t. d.

Raid zakończony został bankietem, wydanym tegoż dnia przez Polski Klub Motocyklowy, na którym ogłoszono wyniki i rozdano nagrody. Ostateczny rezultat raidu po obliczeniu na punkty wypadł w poszczególnych kategorjach następująco:

Kat. 125 cm.³: 1. Stępowski (Zehnder) 1628 p.

Kat. 350 cm.³: 1. Twardowski (Rudge) 1717 p. 2. Strasburger (A. J. S.) 1748 p.

Kat. 500 cm.³: 1. Mazurkiewicz (Sarolea) 1175 p.

Kat. 750 cm.³: 1. Bittner (F. N.) 1590 p.

Kat. 1000 cm.³: 1. Kwinto (Harley Davidson) 1129 p. 2. Lambert (Indian) 1140 p. 3. Kossakowski (Harley Davidson) 1254 p.

Kat. 1000 cm.³ z wózkami: 1. Czaplicki (Indian) 985 p. 2. Czarnecki (Harley Davidson) 1283 p. 3. Werner (Harley Davidson) 1543 p.

Kat. 1200 cm.³ z wózkami: 1. Bielak (Harley Davidson) 1213 p. 2. Rudawski (Indian) 1302 p. 3. Bogdanowicz (Indian) 1460 p.

Najmniejszą ilość punktów otrzymał, jak widzimy, Czaplicki na Indianie, zajął on zatem pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej raidu.

Na podstawie powyższych wyników przyznano uczestnikom konkursu szereg nagród, ufundowanych przez Polski Klub Motocyklowy oraz kilka innych klubów sportowych i firm. Pozatem plakiety za współudział otrzymali ci wszyscy, którzy przyczynili się do zorganizowania bądź też uświetnienia pierwszego raidu motocyklowego.

*

Prawdziwą niespodzianką w Pierwszym Polskim raidzie motocyklowym była nieoczekiwana różnorodność marek i typów współzawodniczych maszyn. Wbrew rozpowszechnionemu mniemaniu, że na ciężkie warunki polskich szos nadają się wyłącznie motocykle najsilniejszego typu, wy-



Rys. 384. Inż. Bielak na motocyklu Harley Davidson — zwycięsca pierwszego etapu.

ruszyła na raid, oprócz poważnej ilości ciężkich motocykli, również spora grupa maszyn średniej i małej mocy, które, choć nie tak skutecznie, to jednak niemniej zadawalniająco zwalczały przeciwności naszych nieśmiertelnych wybojów. Wszystkie kategorje motocykli reprezentowane były na raidzie, począwszy od potworów o przeszło litrowej pojemności cylindrów, a kończąc na spacerowych maszynkach 125 cm³. Z tej ostatniej kategorji wyruszyły na raid trzy motocykle szwajcarskiej firmy Zehnder, charakterystyczne swym leżącym cylindrem o pojemności 110 cm³. i małym

zbiornikiem na benzynę, umieszczonym tuż nad silnikiem. Te małe maszynki wykazały nadspodziewaną szybkość i wytrzymałość i jedna z nich, prowadzona przez ambitnego i wytrzymałego jeźdźca Stępowskiego, przybyła do Warszawy w doskonałym stanie.

W kat. 175 i 250 cm³. brały udział w raidzie dwa francuskie Griffony, które jednakże z powodu uszkodzeń zawodów nie ukończyły. Lepiej przedstawia się wynik kat. 350 cm³., w której z czterech maszyn wyruszających, powróciły do Warszawy dwie, a mianowicie Rudge i A. J. S. Zwycięstwo por. Twardowskiego w tej kategorji zasługuje na uwagę, ponieważ jechał on na starej wojskowej maszynie, która stanowczo powinna była uledz szybkim motocyklom A. J. S. ostatniego typu.

Piękny rezultat osiągnął Mazurkiewicz, zwycięsca kat. 500 cm.³, i czwarty w klasyfikacji ogólnej, na swym motocyklu znanej belgijskiej marki Sarolea. Inny belgijski motocykl, a mianowicie słynny czterocylindrowy model Fabrique Nationale zwyciężył w kat. 750 cm³. Bittner, doskonały kierowca tej maszyny, która zajęła drugie miejsce w klasyfikacji pierwszego etapu, miał pecha w etapie drugim, w którym z powodu konieczności reperacji zrobił czas bardzo słaby.

W kategorjach motocykli 1000 cm³. solo i z wózkami oraz 1200 cm.³ z wózkami, do celu doszły tylko maszyny dwóch marek amerykańskich Indian i Harley Davidson. Indian zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej i pierwsze miejsce w kat. 1000 cm. z wózkami, a Harley pierwsze miejsca w kategorjach 1000 cm³. solo i 1200 cm³. z wózkami, z czego można wysnuć wniosek, że obie te marki wykazały równą doskonałość techniczną, szybkość i wytrzymałość, czem usprawiedliwiły swe powodzenie na naszym rynku. Co do jeźdźców, to największą sprawność wykazali w klasie motocykli z wózkami zwycięscy etapów Bielak i Czaplicki, a w klasie solo Kwinto i Lambert. Ładny rezultat osiągnął również kpt. Czarnecki, który na wojskowym szkolnym motocyklu Harley Davidson starszego typu wykazał czas bardzo dobry.

Dwa motocykle z wózkami B. S. A., które wyruszyły również w kat. 1000 cm³., wycofały się skutkiem wypadków niedaleko za Warszawą. Wojskowy Motosacoche, maszyna stara i bardzo zużyta, nie wytrzymała, mimo wielkich wysiłków jeźdźca, trudów drugiego etapu.

Po szczegółowem zbadaniu wyników rezultat pierwszej wielkiej imprezy Polskiego Klubu Motocykl. nazwać możemy dodatnim. Chociaż do celu doszło tylko 45% uczestniczących w raidzie motocykli, to jednak cyfra ta nie wyda się nam małą, gdy weźmiemy pod uwagę, że na raid wyruszyli na swych prywatnych maszynach wyłącznie jeźdźcy-amatorzy, po większej części poraz pierwszy startujący w zawodach. Wynik raidu pod względem osiągniętej szybkości stoi na bardzo wysokim poziomie, aby bowiem w normalnych warunkach szosowych uzyskać na dystansie 300 km. swój czas, odpowiadający szybkości ok. 65 km/g., musieli zwycięscy etapów rozwijać na lepszych odcinkach szosy ponad 100 km/g., co jest wynikiem nadspodziewanym.

Problem ruchu ulicznego w Warszawie

(Ciąg dalszy).

Niesforność publiczności pieszej.

WIELKIEM utrudnieniem dla ruchu kołowego w Warszawie jest nieuwaga, niesforność, a często bardzo i złośliwość publiczności pieszej. Przy dawniejszych formach ruchu kołowego cechy te przeciętnego przechodnia warszawskiego nie dawały się zbytnio we znaki. Zaprowadzenie dopiero tramwajów elektrycznych pociągnęło już za sobą bardzo liczne wypadki. Tramwaje narobiły setki ofiar — oczywiście, własnej nieuwagi—jednak mimo to nie wzbudziły one przeciw sobie niechęci lub nienawiści tłumu pieszego. Publiczność względnie szybko przyzwyczaiła się do tego, że tramwaj nie zatrzyma się przed nieuważnym przechodniem, lecz poprostu przejedzie go, i że nie będzie wtedy gdzie reklamować i szukać zadośćuczynienia, gdyż przyjęto niejako za aksjomat, iż ofiara tramwaju — to właściwie ofiara własnej nieuwagi, tak jak zresztą nikt nie słyszał, aby koleje odpowiadać miały za przejechanie osób, które znalazły się na torze. Dopiero pojawienie się samochodów w większej ilości i szereg nieodłącznych od tego wypadków wzbudził w warszawskiej publiczności pieszej to, co nazwałbym zbrodniczym duchem przekory. Jest to zupełnie swoista psychologja przechodnia warszawskiego, objawiająca się w ślepej nienawiści do samochodów i w chęci utrudnienia im poruszania się po jezdni, choćby to było połączone nawet z ryzykiem postradania życia. To, co w tej chwili mówię, nie jest żadną przesadą. Uczucia takie ożywiają większość szarej warszawskiej publiczności pieszej, ale do tej pory ani władze, ani osoby, które zajmowały się problemem ruchu kołowego w Warszawie, ich nie spostrzegły lub też je bagatelizowały. Tymczasem właśnie ta psychologja, a nie nieuwaga, jest dzisiaj w Warszawie główną przyczyną wszelkich wypadków, zajść ulicznych i utrudnienia ruchu kołowego.

Zapewne, nieostrożność i nieuwaga zrobiły też wiele ofiar, jednak wzmożony ruch uliczny szybko uczy publiczność ostrożności i dziś już zauważyć można duży postęp pod tym względem u przechodniów warszawskich. Niestety, o ile publiczność jest już znacznie ostrożniejszą, to jednocześnie staje się ona coraz złośliwszą w stosunku do pojazdów mechanicznych. Kto miał nieprzyjemność prowadzenia przez kilka dni samochodu po ulicach Warszawy, ten przekonać się mógł, iż dziesiątki razy cudów dokazywać trzeba, aby nie przejechać ludzi, którzy tylko na złość nie usuwają się z drogi, albo poprostu wchodzą pod samochód lub stają przed maszyną, aby okazać swoją wyższość nad nią.

Taki stan umysłów wytworzyły różne przyczyny. Jednakże najważniejszą była dotychczasowa absolutna bezkarność dla przechodniów, którzy pozwalać sobie mogli na wszelkie wybryki na jezdni,—oraz zwalanie z reguły całej, w razie wypadku, odpowiedzialności tak przez władze administracyjne, jak i przez sądy jedynie na kierowcę, względnie furmana i surowe ich karanie i, co za tem idzie, odpowiedzialność cywilna względem ofiary, a właściwie najczęściej jednocześnie sprawcy wypadku. Z drugiej strony głupia naganka, prowadzona w swoim czasie przez prasę (prawdopodobnie przez reporterów najmniejszego pojęcia nie mających o warunkach ruchu ulicznego), która wyraziła się w bezsensownem określeniu „orgje samochodowe“, podziałała też w silnym stopniu na swoistą psychologję przechodniów. Wiele osób zarzuca samochodom ochlapywanie przechodniów błotem. Prawda, że nie jest to rzeczą przyjemną i ochlapanie błotem wzbudzić może chwilową złość do sprawcy, ale pu-

bliczność powinna lepiej orjentować się i złość swą skierować przeciw istotnemu sprawcy tej nieprzyjemności, mianowicie przeciw magistratowi Warszawy, który w tak haniebnym stanie utrzymuje swe bruki. Na gładkim bruku, bez wyboi, gdzie woda nie ma gdzie się zbierać, samochód w najszybszej jeździe nawet nie rozpryska błota. Zresztą w równym stopniu pod tym względem niewygodne są wszelkie inne zaprzęgi na obręczach gumowych. Ale najistotniejszą przyczyną tej prawdziwie bezmyślnej nienawiści do samochodów publiczności warszawskiej — to, niestety, wada nasza narodowa — zawiść. Tak jak przeciętny polak darować nie może obywatelowi ziemskiemu i za to go nienawidzi, że jest on posiadaczem ziemi, tak samo nienawidzi on właściciela samochodu, gdyż każdy polak pragnie posiadać własny kawałek ziemi, a każdy człowiek własny samochód. Tu tkwi właśnie źródło nienawiści i zbrodniczej złośliwości przechodnia w stosunku do samochodu. I nietylko przechodnia. Ten sam duch nienawiści ożywia, jak wspomniałem wyżej, i niektóre władze nasze, od całego Ministerstwa Skarbu począwszy. Zresztą odbiegłem tu od tematu. Ta krótka dygresja jednak wskazuje nam, że nie tak łatwo i nie prędko da się usunąć ten objaw u publiczności warszawskiej, tak utrudniający swobodne poruszanie się pojazdów po jezdni. Z chwilą może, gdy już tysiące mniej zamożnych obywateli posiadać będą własne samochody, przestaną one być tą „czarną bestją" publiczności warszawskiej.

Powracając do wypadków ulicznych, jako do bardzo częstych powodów zatamowania ruchu ulicznego, to przyznać trzeba, że cytowane już rozporządzenie o ruchu ulicznym w Warszawie dobrze ujmuje tę stronę zagadnienia, gdy przewiduje odpowiedzialność za wszelkie rozmyślne tamowanie ruchu ulicznego zarówno przez pojazdy, jak i przez pieszą publiczność. Jednakże, jak widzieliśmy, od rozporządzenia, najlepiej nawet ujętego, do wprowadzenia go istotnie w życie, jest długa jeszcze droga i nie zdaje mi się, aby dotąd, po trzech miesiącach działania tego rozporządzenia, był już ktoś z przechodniów pociągnięty do odpowiedzialności za złośliwe nieusuwanie się z drogi pojazdom, choć codziennie zdarzają się setki takich wypadków. Rzecz w naszych stosunkach jest nawet o tyle nową i niespodziewaną, iż sami policjanci są nadzwyczaj zakłopotani i nie wiedzą jak do rzeczy przystąpić, gdy żąda się od nich spisania protokułu na przekornego przechodnia. Miejmy nadzieję jednak, że sądy obecnie będą lepiej się orjentowały i zechcą uznać, że w wielu wypadkach kierowca czy woźnica nie jest winien, a winowajcą, który właściwie powinien być ukarany, jest przechodzień, który dostał się pod koła. Oczywiście, nie mówię, aby często kierowcy nie byli również winnymi wypadków. W stanie nietrzeźwym lub przy zbyt szybkiej jeździe przejeżdżają oni najspokojniejszych i najostrożniejszych przechodniów. Jest to, niestety, objaw nieodłączny od wszelkiego rodzaju nowoczesnych środków przewozowych, ale przyznać bezstronnie należy, iż w Warszawie wypadki takie są rzadkie, a w każdym razie znacznie rzadsze, niż w innych wielkich miastach. Może być, że wypływa to z tego, iż kierowcy wiedzą, że każdy przechodzień — to ich wróg nieobliczalny, który gotów w ostatniej chwili spłatać im złośliwego figla, i dla tego strzegą się go bardzo. Zresztą wiedzą oni, iż zawsze będą odpowiadać jako winowajcy, gdyż przy każdym wypadku lub zajściu tam, gdzie nawet najoczywistszą i żadnej wątpliwości nie podlegającą jest wina przechodnia, zbierze się natychmiast wrogi tłum, który zawsze świadczyć będzie (choćby wcale nie widział przebiegu zajścia), iż to kierowca popełnił zbrodnię i to przeświadczenie udzieli policjantowi, gdy ten przybędzie i przystąpi do spisywania okoliczności wypadku, oczywiście, już w tym duchu. Jako autentyczną anegdotę, ilustrującą nastrój tłumu warszawskiego, przytoczyć mogę zajście, jakie miałem pewnego dnia na ulicy Wierzbowej. Jako urzędowy kontroler ruchu kołowego, jadąc samochodem, zatrzymałem na tej ulicy dorożkarza, który nie stosował się do obowiązujących przepisów jazdy i wprowadził zamieszanie w ruchu ulicznym. Przy spisywaniu okoliczności tego wykroczenia przez policjanta, zebrał się tłum, który, nie wiedząc zupełnie o co chodzi, a przypuszczając, że nastąpiło zderzenie, począł wołać, iż to była moja wina, przyczem do policjanta zgłosiło się natychmiast kilku świadków, ofiarując świadczenie przeciwko mnie i zapewniając go, iż za szybko jechałem. To zdarzenie opowiadam ku uwadze policji i sędziów, aby ocenili, co są warci świadkowie wypadków ulicznych.

Jednakże, obok ducha przekory i złośliwości, pieszy tłum warszawski ma jeszcze niepohamowany pociąg do samowoli. Nie uznaje on żadnej dyscypliny, żadnych ograniczeń, chce on być panem całej ulicy i uważa jezdnię za otwartą dla siebie drogę. Wiele to razy widuje się przechodnia, który niewiadomo z jakiego powodu schodzi z chodnika i idzie wzdłuż niego jezdnią, a trąbiących na niego kierowców obrzuca stekiem obelg i ani myśli usunąć się z drogi, zmuszając całe szeregi pojazdów do posuwania się wolno za nim. Publiczność w każdem miejscu przechodzi przez jezdnię, nie zwracając najmniejszej nawet uwagi na tablice, wskazujące bezpieczne, pod opieką policjanta, przejścia, które w dniach ostatnich zostały ustawione w najruchliwszych punktach Warszawy. Szczegół charakterystyczny! Przez tak zabezpieczone przejścia nikt prawie, poza grupami szkolnemi, nie przechodzi, a za to o kilkanaście kroków dalej w największym nieporządku, dowolnie przekraczają jezdnię całe tłumy, utrudniając poruszanie się pojazdów i wprowadzając zamieszanie w ruchu ulicznym. Śmiem tu twierdzić, że niema perswazji, którąby trafiła do przekonania tłumu warszawskiego — zawsze będzie on chciał robić po swojemu, i dlatego, żeby zaprowadzić jaki taki ład na jezdni, żeby usunąć z niej spacerujące tłumy, koniecznem jest zwolnienie od odpowiedzialności kierowców w razie przejechania człowieka poza miejscami, przeznaczonemi do przejść z jednej strony ulicy na drugą. Dlaczego, jeżeli uznajemy, że nie należy spacerować po torach kolejowych, tolerować mamy spacery po znacznie jeszcze ruchliwszem i niebezpieczniejszem miejscu — jezdni ulicznej?

Z chwilą, gdy ta zasada zostanie wprowadzoną, zmniejszyć będzie można jedną jeszcze plagę wielkiego miasta, a specjalnie Warszawy, mianowicie użycie sygnałów ostrzegawczych. Dzisiaj, przy nieuwadze i złej woli publiczności, chodzącej w każdem miejscu po jezdni, ciągłe użycie sygnału jest koniecznem i staje się w końcu nałogiem kierowcy. Z tą chwilą zaczyna się już nadużycie sygnału, publiczność szybko z nim się oswaja i przestaje na niego reagować. Bez przesady powiedzieć można, iż w Warszawie publiczność reaguje tylko w 50% na sygnały. Właściwe użycie sygnału jest bardzo ważną a niedocenioną u nas stroną umiejętnej jazdy po mieście. Nadużycie, to jest użycie go w wypadku, gdy przechodzień widzi nadjeżdżający pojazd, albo gdy jest jeszcze tak daleko, że nie ma potrzeby usuwania się, jest nieznośnem dla mieszkańców danej ulicy i szkodliwem, gdyż znieczula na sygnały przechodniów.

(Dok. nast.). *Mn.*

Wyścigi w Saint Sebastien

OSTATNIE w tegorocznym sezonie wielkie wyścigi samochodowe zorganizowane zostały w Hiszpanji, na torze Lasarte koło Saint Sebastien, w dniach 17, 19 i 20 września. Automobilklub Guipuzcoa, który pod protektoratem króla Alfonsa XIII urządził te wyścigi, ułożył program trzydniowych zawodów w sposób następujący: 17 września odbyły się wyścigi cyclecarów 750 i 1100 cm³. na przestrzeni 30 okrążeń toru czyli 531 km., 19 — Wielka Nagroda Hiszpanji dla samochodów wyścigowych na dystansie 708 km. i 20 — dwunastogodzinny konkurs wytrzymałości dla wszelkich kategorji samochodów sportowych.

Zainteresowanie wyścigami było dosyć znaczne, szczególniej naturalnie ze strony fabryk francuskich. Samochody francuskich marek: Amilcar, A. S., Aries, Bugatti, Ballot, Delage, Peugeot, Salmson, Sara i Senechal stanowiły większość konkurujących maszyn i z łatwością odniosły zwycięstwa we wszystkich trzech wyścigach. Z innych narodowości reprezentowane były marki włoskie: F. O. D., Lancia i O. M., angielskie Austin i Sunbeam, belgijska Excelsior, amerykańska Jewett i niemiecka Mercedes. Pozatem brały udział w wyścigach samochody dwóch firm hiszpańskich: Hisparco i Soriano Pedrozo.

Wyścigi cyclecarów zgromadziły na starcie 17 maszyn. W kat. 1100 cm³. stawali: Leblanc (Salmson), Casse (Salmson), Marandet (Sara), Segovia (Sara), Palacios (Amilcar), Uribesalgo (Hisparco), Sierra (Hisparco), Marchon (Hisparco), Fuentes (Hisparco), Erice (A. S.), Arteche (A. S.) i Paul (Senechal), a w kat. 750 cm³.: Berthe (Senechal), Zubiaga (Austin), Negri (F. O. D.) i Benedetto (F. O. D.).

Wyścig poprowadziły oba francuskie Salmsony. Leblanc był na czele przez 200 km., później minął go Casse, który doprowadził do końca. Leblanc nie ukończył biegu, gdyż wywrócił się ze swym wozem i lekko się poranił. Takiemuż wypadkowi uległ również i Segovia. W kat. 750 cm³. łatwe zwycięstwo odniósł Zubiaga, po przeprowadzeniu prawie całego dystansu. Ostateczne wyniki:

Kat. 1100 cm³. 30 okr. = 531 km.

1. Casse (Salmson) 5 : 36 : 23 szybkość średnia na godzinę 94 km. 700 m.
2. Uribesalgo (Hisparco) 6 : 05 : 52.
3. Marandet (Sara) 6 : 07 : 10.
4. Fuentes (Hisparco) 6 : 52 : 06.
5. Arteche (A. S.) 7 : 22 : 58.

Kat. 750 cm³.

1. Zubiaga (Austin) 6 : 48 : 56 szybkość średnia na godzinę 78 km.
2. Berthe (Senechal) 7 : 50 : 23.

Do wyścigu samochodów specjalnych stanęło trzynaście maszyn, w czem dziesięć francuskich: Divo (Delage), Benoist (Delage), Thomas (Delage), Torchy (Delage), Constantini (Bugatti), Goux (Bugatti), Ferdynand de Vizcaya (Bugatti), Piotr de Vizcaya (Bugatti), Fouchet (Bugatti), Lehoux (Bugatti), Masetti (Sunbeam), Eldridge (Eldridge Speciale), Graf (Soriano Pedrozo). Już z góry przewidzieć było można bezapelacyjne zwycięstwo samochodów Delage, dla których, podobnie jak w Wielkiej Nagrodzie Francji, nie stanowiły groźnej konkurencji samochody Bugatti i Sunbeam, a tembardziej samochód nieznanej na torach wyścigowych fabryki Soriano Pedrozo lub też półtoralitrowy Eldridge Special. Pozatem słynni kierowcy wyścigowi fabryki Delage od kilku tygodni uprawiali na torze Lasarte sumienny trening (przyczyna, dla której marka Delage nie była reprezentowana w Mistrzostwie Świata), to też samochody Delage startowały w Lasarte 19 września na pewną wygraną. I zwycięstwo francuzów wypadło ostatecznie zupełne. W klasyfikacji ogólnej samochody Delage zajęły trzy pierwsze miejsca, a wszystkie miejsca dalsze przypadły powolniejszym z powodu braku kompresora maszynom Bugatti. Niestety zwycięstwo francuzów zakłócone zostało tragicznym wypadkiem, w którym śmierć znalazł kierowca Torchy z obsady Delage. W piątem okrążeniu wymijał Torchy na zakręcie Masettiego, tak jednak nieszczęśliwie, że maszyna wyleciała z toru i uderzyła o drzewo. Torchy doznał ciężkich obrażeń i zmarł wkrótce po wypadku.

Szczegółowe wyniki wyścigu, rozegranego na przestrzeni 40 okr. toru = 708 km., są następujące:

1. Divo (Delage) 5 : 45 : 01 szybkość średnia na godzinę 123 km. 460 m.
2. Benoist (Delage) 5 : 55 : 43.
3. Thomas (Delage) 5 : 56 : 26.
4. P. de Vizcaya (Bugatti) 6 : 01 : 40.
5. F. de Vizcaya (Bugatti) 6 : 11 : 39.

Najwięcej zainteresowania wzbudził ostatni dzień wyścigów, ze względu na to, że miały być w nim rozegrane zawody o ustalonej sławie sportowej — konkurs wytrzymałości. Konkurs hiszpański tem się różnił od konkursu francuskiego lub belgijskiego, że trwał tylko pół doby i że startowały w nim wyłącznie samochody sportowe. Do startu stanęło 15 maszyn, podzielonych na pięć kategorji:

Kat. 1500 cm³.: Caracciola (Mercedes). Sabipa (Bugatti). Kat. 2000 cm³.: de Buck-Decrose (Ballot). Foresti-Balestrieri (O. M.). Minoia-Miranda (O. M.) bracia Danieli (O. M.). Marandet (Delage). Kat. 3000 cm³.: Laly (Aries). Landa (Lancia). Bergia (Lancia). Kat. 5000 cm.³: Ganga (Jewett). Boillot (Peugeot) Rigal-Wagner (Peugeot). Kat. pow. 5000 cm.³: Duray-Martin (Excelsior). Nicolas-Dielo (Excelsior).

Boillot na Peugeocie wysunął się po starcie na pierwsze miejsce i prawie bez przerwy prowadził przez dziewięć godzin z szybkością średnią przeszło 100 km/g. Na dalszych miejscach zmieniali się: Duray, Rigal, bracia Danieli, Nicolas i de Buck. Ten ostatni około dziesiątej godziny konkursu zdołał wyjść na czoło na swej małej dwulitrówce Ballot, i doprowadził do końca, bijąc znacznie silniejsze maszyny. Faworyci konkursu: Boillot i Duray wycofali się pod koniec zawodów. Publiczność owacyjnie przyjęła zwycięstwo dzielnego kierowcy, który tym razem nie miał takiego pecha, jak w konkursie wytrzymałości w Francorchamps, gdzie na tym samym samochodzie Ballot prowadził on brawurowo przez wiele godzin a wycofał się na kilkanaście minut przed końcem zawodów. Za de Buckiem, który w ciągu 12 godzin przebył 1180 km. 504, co odpowiada szybkości średniej 98 km. 233 m/godz., znaleźli się następujący konkurenci: 2. Rigal (Peugeot) 1144 km. 722 m. 3. Nicolas (Excelsior) 1113 km. 181 m. 4. Foresti (O. M.) 1077 km. 813 m. 5. Minoia (O. M.) 1066 km. 592 m. 6. Sabipa (Bugatti) 1051 km. 722 m. 7. Landa (Lancia) 1019 km. 8. Bergia (Lancia) 1001 km.

Oba włoskie samochody Lancia, należące do kategorji trzylitrowej nie zostały wcale klasyfikowane, gdyż nie przybyły wyznaczonego dla tej kategorji minimalnego dystansu 1056 km. W pozostałych kategorjach pierwsze miejsca zajęli: w kat. pow. 5000 cm.³ Nicolas (Excelsior), w kat. 5000 cm³. Rigal (Peugeot), w kat. 2000 cm³. de Buck (Ballot) i w kat. 1500 cm.³ Sabipa (Bugatti).

Mak.

WITOLD RYCHTER

Kilka słów o jeździe na motocyklach

ROZPOWSZECHNIONE jest ogólnie wśród kierowców-amatorów mniemanie, iż jeździć dobrze można tylko na motocyklach marki „Harley-Davidson" lub „Indian". Inne marki—lżejsze typy maszyn—nie wzbudzają w nich należytego respektu. Pewien znajomy, młody sportowiec — „harleista", oburzył się, gdym mu radził kupić, jako pojedynkę, lżejszy motocykl, o pojemności cylindra do 500 cm³. Podług niego maszyna taka ma trzy kardynalne wady, które, jak uważam, są właśnie jej zaletami, a mianowicie: jeden cylinder, małą stosunkowo wagę (około 100 kg.) oraz regulację karburatora i zapłonu dźwigienkami, a nie kręconemi rączkami!

Zachodzi pytanie, czemu przeważnie u nas amatorzy uznają tylko mocne „Harleye" i „Indiany"? Dzieje się to przedewszystkiem dlatego, że maszyny te są potężnie zbudowane, że byle laik wsiądzie i jedzie. Prowadzenie ich nie nastręcza specjalnych trudności, nie wymaga ani rutyny, ani znajomości mechanizmu i pozwala na jazdę rzeczywiście „amatorską". Wiadomo, że w maszynach tych, przy danem nastawieniu rączek otrzyma się taką szybkość, a przy innym — ściśle określonym — taką. Nie istnieją dla nich żadne przeszkody, wszystkie, z wyjątkiem piasków, zostają pokonane, ale kosztem olbrzymiej siły motoru i, co za tem idzie w parze, znacznego zużycia benzyny, gum i łańcuchów. I tylko nieliczni wielbiciele sportu motocyklowego przebąkują nieśmiało, że we Francji, Anglji, Belgji, Włoszech, Szwajcarji, a nawet w Niemczech nikt nie wsiądzie na ciężkiego, z nożnym łączeniem sprzęgła, a pracującego siłą 18 koni mechanicznych „Harleya", mając znacznie wygodniejsze, ekonomiczniejsze i szybsze motocykle do 500 cm.³, objętości cylindrowej. (Zastrzegam się, że obecnie mówię tylko o motocyklach bez wózków bocznych).



Rys. 385. Mistrz Choiński po zwycięstwie.



Rys. 386. Skręcanie łukiem bez trzymania kierownika (motor Rudge).
Fot. S. Lalewicz.

Ciekawą rzeczą jest, że podczas ostatnich wyścigów motocyklowych Automobilklubu Polski na 20 kilometrach prostej, lecz bardzo złej, jak dla motocykli, szosy, maleńkie, o wadze 90 kg. i o mocy 3½ koni, maszynki sportowe A. J. S. (Anglja) wykazały, mimo uszkodzeń, spowodowanych złym stanem szosy (jeździec Drews — przebicie opony i kiszki na dwóch kilometrach przed finishem; jeździec Rychter — urwanie przez kamień, wyrzucony z pod przedniego koła, przewodu oliwnego na szesnastym kilometrze) czas lepszy od „Leont Indiana" por. Rybińskiego i „Chief-Indiana" znanego wyścigowca p. Aleksandra Dumy, który, mimo zmiany trybów napędowych, nie zdołał swojemi 16 końmi pobić nowoczesnych 3½-konek angielskich. Jedynie świetny sportowiec, p. Gunsch, na swym olbrzymim Big-Chief Indianie, przystosowanym do wyścigu, wykazał czas o parę sekund lepszy od A. J. S.; a tylko mistrz jazdy motocyklowej, p. H. Choiński (rys. 331), pobił wszystkie czasy, jadąc na swym specjalnie skonstruowanym torowym Indianie. (Czasy oficjalne: H. Drews na A. J. S. poza konkursem — 11:48,2; W. Rychter na A. J. S. — 11:53; Czesław Rybiński na „Scout Indianie"—16:00; Al. Duma na „Scout Indian" — 12:45,4; R. Gunsch na „Big Chief Indian" — 11:46,5, oraz Henryk Choiński na torowym „Indianie"— 11:9).

Jeszcze gorzej przedstawia się stan wyszkolenia naszych sportowców motorowych. Przeważna większość, siadłszy na maszynę, uważa, że motocykl—to rower z motorem i dlatego jeździ w myśl zasad jazdy rowerowej. Są to jednak rzeczy zupełnie odmienne. O tem właśnie chcę tu pomówić.

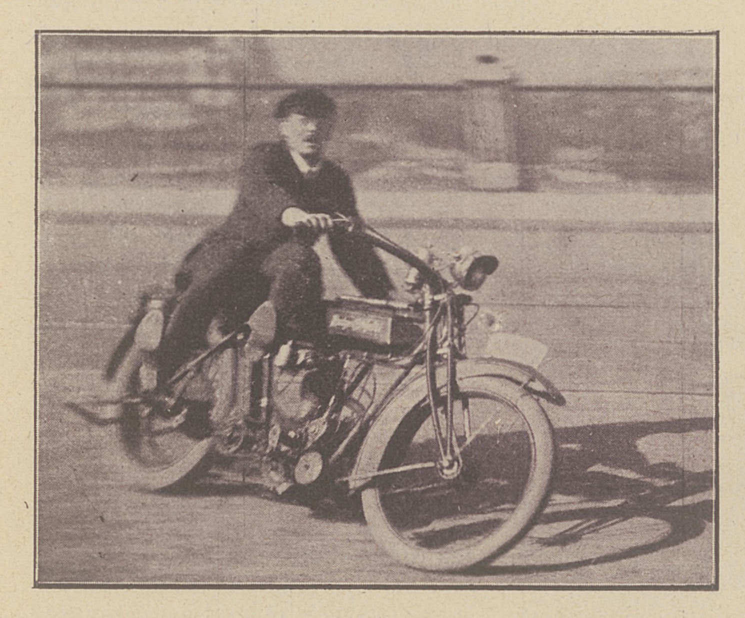
Co do nauki jazdy, to ją pominę, gdyż świetnie wykłada ją kpt. Szydelski w podręczniku p. t. „Nowoczesny Motocykl" (Warszawa — Lwów, 1923), do którego odsyłam zainteresowanych; tutaj chcę jedynie rzucić kilka uwag do dyskusji dla kolegów—miłośników szlachetnego sportu motocyklowego.

Pierwsze hasło, pod jakiem należy ruszać z miejsca, to: „spokój, orjentacja i rozwaga!" Nerwy należy przemienić na czas wyprawy na druty stalowe, a z dwojga oczu i uszu — zrobić ich setki! Jednym z pierwszych objawów niedopuszczalnego zdenerwowania, szczególniej podczas jazdy w mieście, — jest bezcelowe dodawanie gazu na biegu jałowym (jak to mówią szoferzy: „ambalowanie silnika na luzie"). Przegrzewa się tem silnik, zużywa bezcelowo benzynę i hałasuje nadmiernie. Od tego objawu zresztą zaczyna się tracenie panowania nad maszyną. Duża ilość rączek, dźwigienek i pedałów utrudnia niezmiernie szybką orjentację, przeto należy zawsze pamiętać, co robić

w chwili niebezpieczeństwa: zmniejszyć gaz, wyłączyć sprzęgła, przyhamować.

Podczas jazdy w trudnych warunkach nie należy nigdy zdejmować nóg z podnóżków maszyny, gdyż tem psuje się ogólną równowagę motocykla. Zawsze należy starać się dociskać kolana do zbiornika, siedzieć mocno i głęboko, oraz lekko, ale pewnie trzymać kierownik i mieć stale kontakt dotykowy z dźwigienkami regulacyjnemi gazu i powietrza. W razie poślizgu napewno zdążymy jeszcze opuścić nogę w celu podbicia się. Ruchy należy robić pewne i śmiałe, ale łagodne—nigdy nie szarpać kierownikiem. Skręty „brać“ pochyleniem maszyny i do tego pochylenia dostosować łagodny ruch kierownika—nigdy naodwrót. Dobre maszyny są tak zrównoważone i posiadają tak obliczone nachylenie przednich widełek, że można na nich jeździć, i to nawet po krzywiznach, kierując tylko pochyleniem ciała, a nie dotykając rękoma kierownika. Rysunki 386 i 387 ilustrują słuszność powyższego.

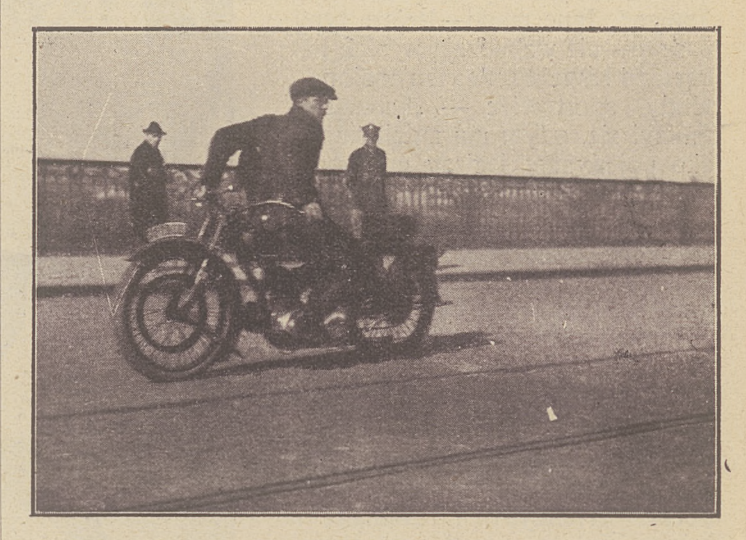
Rys. 387. Trudna figura t. z. „jaskółka“ (motocykl A. J. S.).
Fot. Heryng.



Rys. 388. Pochylenie bez obawy poślizgu (motocykl Rudge).
Fot. Lalewicz.

Gdy kto z Szanownych Czytelników wyjdzie na spacer w ładny dzień na wiadukt mostu ks. Poniatowskiego lub popatrzy na błąkających się nieśmiało po bocznych, pustych ulicach nowicjuszy sportu motocyklowego, ten zauważy z łatwością, że amatorzy owi na każdym, lekkim nawet skręcie, opuszczają nogi, trąc zawzięcie podeszwami o bruk, co wpływać ma podobno na polepszenie równowagi, a powoduje jedynie zdzieranie butów i niepewność ruchów maszyny.

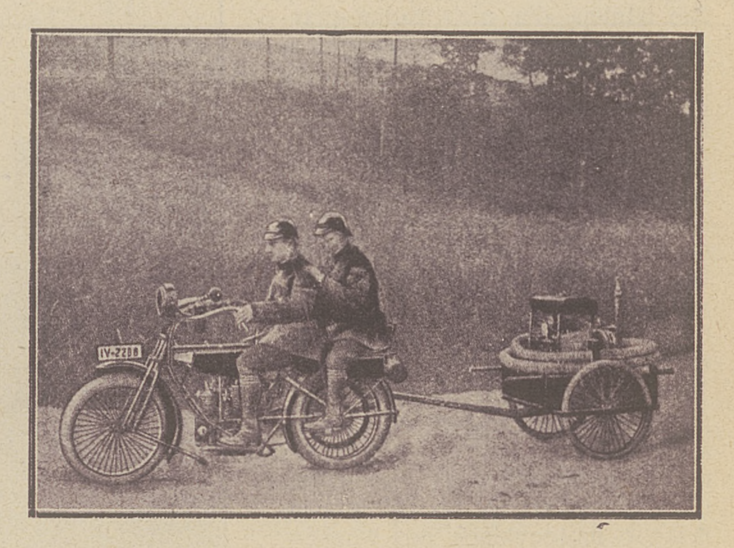
Motocykl ślizga się przeważnie tylko w wypadkach grząskiego błota lub piasku i to tylko przy znacznem pochyleniu, lub na błotnistym bruku z polnego kamienia z t. zw. „kocich łbów“, na którym trudno zachować kierunek jazdy z powodu silnych podrzutów na wybojach. Należy wtedy jechać wolniej, jaknajmniej pochylać maszynę na skrętach i wogóle zachowywać się z maszyną jaknajspokojniej.



Rys. 389. Jazda w tył na motocyklu (Gnome et Rhone).
Fot. T. Heryng.

Jazda po piaskach nie będzie niebezpieczną, o ile będziemy starali się o zachowanie pozycji pionowej i nie będziemy reagowali zbytnio na pewne ślizganie się boczne maszyny; chwiejność maszyny nie będzie wtedy niebezpieczną. Zresztą jest to kwestja przyzwyczajenia.

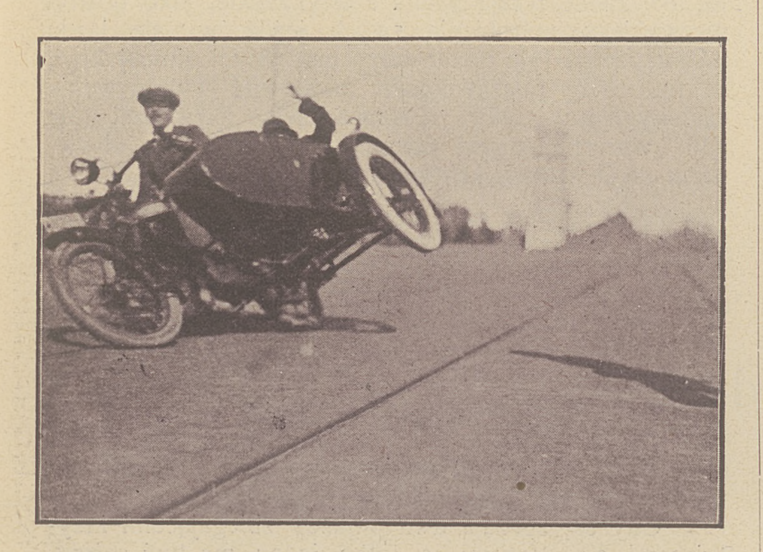
Tym, którzy uważają utrzymanie równowagi na błotnistym bruku z kamieni polnych lub na głębokim śliskim śniegu za niemożliwe, odpowiem, że często przebywaliśmy z p. kap. Szydelskim bez opuszczenia nóg na ziemię, taką właśnie drogę z Warszawy do Obozu szkolnego Wojsk Samochodowych na forcie „Wola“, podczas roztopów wiosennych, gdy koła zanurzały się na kilkanaście nieraz centymetrów w błocie; jazda taka jednak, przyznaję, nie należy do najłatwiejszych lub najprzyjemniejszych.



Rys. 390. Straż ogniowa niemiecka (pogotowie) (motocykl Wanderer).

Gdy teren jest odpowiedni, można bezpiecznie wychylać maszynę na łukach z położenia pionowego bez obawy poślizgu powyżej 45°, co zresztą dobitnie pokazuje fotografja 388.

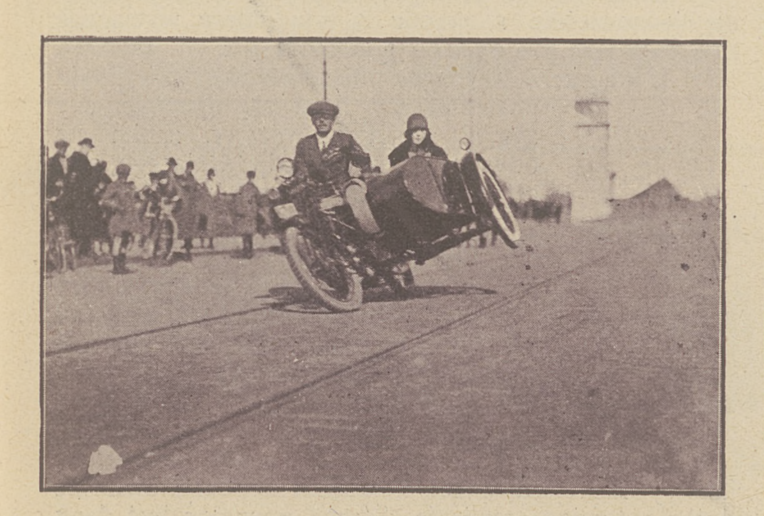
Jeszcze jedna uwaga co do jazdy po krzywiznach. Istnieje dwie metody: francuska uczy, by jeździec stanowił zawsze jedną płaszczyznę z maszyną, t. j., by



Rys. 391. Kłopotliwa sytuacja wytworzona przez zbyt gwałtowny skręt w stronę wózka (motocykl Norton). *Fot. T. Heryng.*

pochylał się razem z nią; angielska zaś twierdzi, że kierowca winien stale zachowywać linję pionową, a „kłaść" tylko motocykl. Obie metody mają swych zwolenników i przeciwników i wybór ich pozostawić muszę Szan. Czytelnikom.

Co się tyczy jazdy „solo" na motocyklach silnych i ciężkich (ponad 500 cm.^{3} obj. cyl.), to trzeba



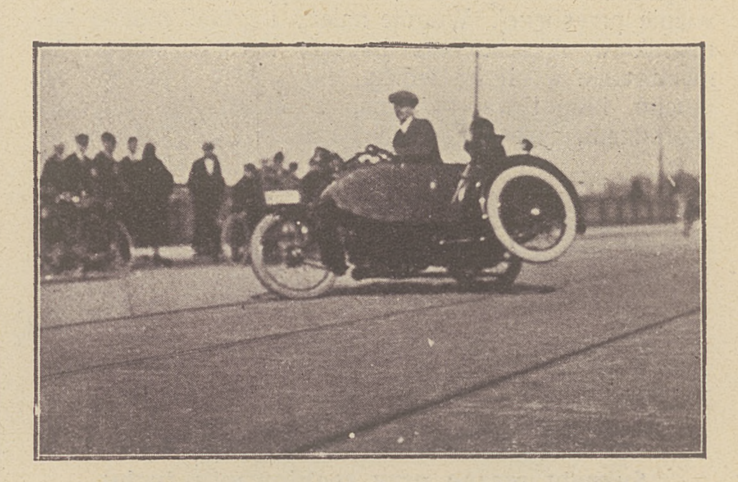
Rys. 392. Mimo wszystko pasażerka nie traci animuszu (motocykl Norton). *Fot. T. Heryng.*

bardzo uważać, by nie „dodawać", ani „ujmować gazu" zbyt gwałtownie, gdyż powoduje to bądź niebezpieczny poślizg tylnego koła, bądź uszkodzenie łańcuchów.

Byłem kiedyś świadkiem, jak ciężki „Harley" „uciekł" z pod jeźdźca — nowicjusza, który dodał zbyt gwałtownie gazu na pierwszą przekładnię.

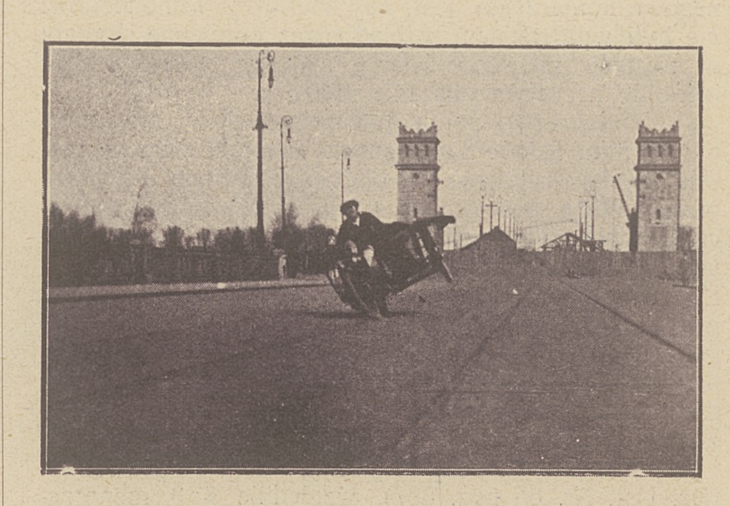
Wogóle przy tych maszynach, należy wykonywać wszystkie czynności znacznie spokojniej i łagodniej; wielka zaś waga motocykla zniewala do natychmiastowego opuszczania nóg po zatrzymaniu się, by nie pozwolić na przewrócenie się maszyny, którą podnieść potem niełatwo! Niestety, motocykle ciężkie posiadają zwykle sprzęgło, uruchamiane pedałem — stąd niewygoda przy ruszaniu i zatrzymywaniu się, gdy nogi winny być opuszczone na ziemię; kręcone zaś rączki nie pozwalają na prawidłowe, a więc lekkie trzymanie kierownika w dłoniach, gdyż trzeba stale rączki te pokręcać.

Z motocyklem trzeba się zżyć, trzeba poznać dokładnie każdy jego grymas, trzeba wyćwiczyć i zautomatyzować wszystkie ruchy, by o niczem nie myśleć w trudniejszych sytuacjach, gdy jeździec znajdzie się między dorożką i tramwajem, a w środku stanie policjant!



Rys. 393. Jazda z wózkiem i pasażerką w powietrzu (motocykl Norton). *Fot. T. Heryng.*

Motocyklista winien opanować swego rumaka stalowego tak, „by czuł się jadąc na nim lepiej, niż idąc pieszo" — jak mówi znany motocyklista, p. kpt. Dobrowolski. Do jakiego stopnia może dojść to opanowanie maszyny, pokazuje nasza fotografja 389, gdzie kierowca udowadnia dobitnie, że jest mu obojętne, jak jechać: wtył, czy wprzód.



Rys. 394. Siedząc na wózku można też jechać na dwóch kołach. *Fot. T. Heryng.*

Bardzo przyjemnym sposobem jazdy jest jazda we dwóch, przyczem pasażer siedzi na poduszce sprężynowej, umieszczonej na bagażniku, opierając nogi o specjalne podnóżki. W ten sposób każdy sportowiec francuski, angielski, czy belgijski wyjeżdża w święta z żoną, czy siostrą na miasto; w tenże sposób straż ogniowa niemiecka wysyła do pożaru swe „pogotowie" (fot. 390), w tenże sposób jedzie policja amerykańska.

Pozostała jeszcze kwestja jazdy z wózkami bocznymi. Ponieważ nie występuje tu zasadnicza cecha jazdy motocyklowej—utrzymywanie równowagi, przeto sprawę bardzo się upraszcza. Należy dbać tylko o to, by nie zaczepiać wózkiem o słupy, telegraficzne, bądź o sąsiednie pojazdy, gdyż wózek znacznie „ciągnie“ maszynę na swoją stronę, szczególnie przy jeździe na pochyłości poprzecznej.

Skręty można sobie ułatwić, dodając gazu przy skręcaniu w stronę wózka, a hamując zlekka przy krzywiźnie przeciwnej. Wogóle należy trzymać mocno kierownik w rękach, oraz baczyć, by nie skręcać za gwałtownie w stronę wózka, bo wtedy wytwarza się mocno kłopotliwa sytuacja, z której tak obydwaj sportsmeni, jak i maszyna rzadko kiedy wychodzą bez szwanku. Wózek mianowicie podnosi się i maszyna przewraca się bezapelacyjnie (rys. 391).

W sprawie racjonalnej nauki jazdy motocyklowej, odsyłam zainteresowanych do podręcznika kpt. Szydelskiego, p. t. „Nowoczesny motocykl“.

Rysunki 392 i 393, zdejmowane specjalnie dla „Auta“, pokazują wprawdzie, że i u nas potrafią robić to, co zamieszczają pisma amerykańskie, jako dowód niezwykłego wyrobienia swych jeźdźców, ale jazda taka wymaga tyle opanowania maszyny i zimnej krwi, że nie radzę początkującym próbować wykonywania eksperymentów, gdyż maszyna bierze zazwyczaj górę nad „wszechwładnym człowiekiem“ i wkrótce obwieszcza swój tryumf, nakrywając sobą śmiałków.

BACZNOŚĆ AUTOMOBILIŚCI!

Urzędowe

Z Rozkazu Dziennego Komendanta Policji Państwowej na m. st. Warszawę z dn. 11/IX 1925 r.

Sygnały ręczne przy regulowaniu ruchu samochodowego.

Podaję do wiadomości i zastosowania się okólnik Pana Ministra Spraw Wewnętrznych Nr. 84 z dnia 7. 8. 1925 r. pod Nr. BP. 5891/25:

„Wzmagający się stale ruch samochodowy i coraz większa liczba samochodów wymagają odpowiednich zarządzeń w celu należytego regulowania ruchu samochodów i wogóle ruchu kołowego przez powołane do tego organa policji państwowej. Regulowanie to odbywa się zapomocą sygnałów ręcznych dawanych przez funkcjonarjuszów policji państwowej. Ze względu na to, że ruch samochodowy niema charakteru lokalnego i koniecznem jest, aby kierowcy samochodowi nie byli wprowadzani w błąd przez odmienne sygnały w różnych miejscowościach, sygnały te winny być jednolite na całym obszarze państwa.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Min. Robót Publicznych zaaprobowało w tym celu sygnały używane już obecnie z dobrym wynikiem przez policję państwową w m. st. Warszawie. Załączając opis rzeczonych sygnałów, Ministerstwo poleca wydać odpowiednie instrukcje organom policji w celu ich stosowania, przyczem zaznacza, że sygnałów tych nie należy nadużywać bez potrzeby. Jednocześnie sygnały te należy podać do wiadomości oraz wprowadzić obowiązek kierowców i powożących stosowania się do nich w trybie przewidzianym przez art. 3 Ustawy z dnia 7 października 1921 r. (Dz. Ust. Nr. 89 poz. 656) i na podstawie § 2 rozporządzenia z dnia 6 lipca 1922 r. (Dz. Ust. Nr. 65 poz. 587), względnie § 3 rozporządzenia z dnia 26 czerwca 1924 r. (Dz. Ust. Nr. 61 poz. 611) oraz w rozwinięciu postanowień ustępu 3 § 29 i ewent. ustępu 7 § 33 rozporządzenia z dnia 6 lipca 1922 roku.

Odnośne rozporządzenia winny przewidywać sankcję karną w myśl postanowień wyżej przytoczonej ustawy“.

SYGNAŁY

używane przez P. P. przy regulowaniu ruchu kołowego, zaaprobowane przez Min. Spr. Wewn. w porozumieniu z Ministerstwem Robót Publicznych.

A. Sygnały „Stój“ (Stop).

Nr. 1. Celem zatrzymania pojazdu zbliżającego się z przodu należy podnieść lewą rękę na całą długość powyżej lewego ramienia z dłonią zwróconą do zbliżającego się pojazdu.

Gdy się zbliżają dwa pojazdy zbiegającemi krzyżującemi się drogami, a tylko jeden ma być zatrzymany, policjant powinien być zwrócony twarzą do tego pojazdu, który ma być zatrzymany, dla wyraźnego zaznaczenia, że sygnał odnosi się do niego.

Nr. 2. Celem zatrzymania pojazdu zbliżającego się z tyłu należy wyciągnąć prawą rękę poziomo na wysokość ramienia z wierzchem dłoni zwróconym do pojazdu.

Uwaga: Sygnał Nr. 1 może być dany lewą ręką, jak również sygnał Nr. 2 o ileby okoliczności tego wymagały, lecz znaczenie sygnałów musi być zawsze jednakowe.

Nr. 3. Celem zatrzymania pojazdów zbliżających się jednocześnie z przodu i tyłu należy wyciągnąć obiedwie ręce jak opisano pod Nr. 1 i 2.

Uwaga: Zatrzymując pojazd zbliżający się z tyłu posterunkowy musi się upewnić, czy sygnał został zauważony, zanim się odwróci tyłem do nadjeżdżającego, a to celem uniknięcia wypadków.

B. Sygnały „Ruszaj“.

Nr. 4. Celem puszczenia pojazdu zatrzymanego sygnałem Nr. 1 skinąć prowadzącemu ręką bliższą pojazdu. W razie potrzeby odwrócić się trochę do powożącego, aby wiedział, że sygnał jest dla niego przeznaczony.

Nr. 5. a) Początek sygnału; b) Koniec sygnału.

Celem przepuszczenia pojazdu przed sobą zrobić łukowy ruch ręką przed korpusem dopóki prawie nie dotknie drugiego ramienia. Sygnał powinien być dany ręką wyciągniętą, a nie samem przedramieniem lub dłonią, ręka podczas całego ruchu powinna znajdować się na wysokości ramienia.

(Rozkaz Komendy Głównej Nr. 300).

WYKAZ KIEROWCÓW, POSIADAJĄCYCH PRAWO PROWADZENIA POJAZDÓW MECHANICZNYCH.

Województwo Kieleckie.

1. Szmańda Stanisław, 2. Żabiński Edward, 3. Kozłowski Wacław, 4. Suwała Piotr, 5. Kwapiński Stefan, 6. Mazur Teofil, 7. Kołodziejski Józef, 8. Korkowski Józef, 9. Galus Andrzej, 10. Lutyński Antoni, 11. Styczyński Józef, 12. Dański Stanisław, 13. por. Osiński Tadeusz, 14. Rogalski Mieczysław, 15. Baran Władysław, 16. Wróbel Zygmunt, 17. Bochenek Józef, 18. Moor Erich, 19. Adamski Józef, 20. Gibalski Mieczysław, 21. Miernik

Jan, 22. Stępień Władysław, 23. Czarniecki Roman, 24. Ordon Mieczysław, 25. Gołembiowski Antoni, 26. Matuszczak Antoni, 27. Rzepecki Aleksander, 28. Lutyński Marjan, 29. Borkowski Czesław, 30. Żelaźniewicz Antoni, 31. Podczaski Stefan, 32. Guliński Roman, 33. Zalewski Mieczysław, 34. Żurek Stanisław, 35. Platkowski Marjan, 36. Lisiecki Władysław, 37. Adamus Stanisław, 38. Wójcik Józef, 39. Snakowski Franciszek, 40. Moszny Marjan, 41. Hutny Jan, 42. Jarząbek Feliks, 43. Wyglądacz Jaljan. 44. Zawadzki Stanisław, 45. Zdankiewicz Józef, 46. Błasikiewicz Czesław, 47. Tytko Franciszek, 48. Gach Józef, 49. Spalik Bolesław, 50. Łabużek Stefan, 51. Straż Kazimierz, 52. Salwa Józef, 53. Pokorski Karol, 54. Inż. Straub Arnold, 55. Dominik Władysław, 56. Kargulewicz Władysław, 57. Stępień Stanisław, 58. Szott Adolf, 59. Panasiuk Mikołaj, 60. Gazda Jakób, 61. Ptaszyński Jan, 62. Gawlik Gustaw, 63. Dorocki Jan, 64. Kopczyński Władysław.

Województwo Stanisławowskie.

1. Wanda Beillówna, 2. Robert Beill, 3. Wilhelm Hauswald, 4. Stanisław Hügel, 5. Inż. Jan Hügel, 6. Stanisław hr. Potulicki, 7. Jan Niesiołowski, 8. Adam Kiljan, 9. Piotr Nowakowski, 10. Artur hr. Potocki, 11. Ludwik Jekel, 12. Cezary Szaszkiewicz, 13. Gustaw Maringer, 14. Jan Fedoreńczak, 15. Tadeusz Kabarowski, 16. Karol Biskupski, 17. Jan Piasecki, 18. Ludwik Flock, 19. Leon Dankiewicz, 20. Edward Schultz, 21. Jan Tomyn, 22. Ignacy Hoy, 23. Józef Wilusz, 24. Zygmunt Gorecki, 25. Bronisław Stanisław Mazurkiewicz, 26. Stefan Marmurowicz, 27. Jarosław Hładij, 28. Jan Dagilis, 29. Włodzimierz Mycak, 30. Paweł Schmidt, 31. Jan Białorucki.

Województwo Lubelskie.

1. Graf Kazimierz, 2. Rojowski Witold, 3. Milowicz Tomasz, 4. Ośmiałowski Stanisław, 5. Ziemba Józef, 6. Bielecki Henryk, 7. Majewski Stanisław, 8. Papież Józef, 9. Szymanowicz Edward, 10. Uryson Jakób, 11. Arkuszewski Janusz, 12. Zawisza Stanisław, 13. Lipiński Henryk, 14. Zagórowski Michał, 15. Fiuk Adam, 16. Rajnert Edmund, 17. Inż. Pohoski Kazimierz, 18. Niscior Józef, 19. Przewłocki Józef, 20. Krauze Zygfryd, 21. Michalski Wojciech, 22. Kulik Stefan, 23. Filipowski Adam, 24. Piórko Włodzimierz, 25. Markusz Michał, 26. Prokopowicz Michał, 27. Powojewski Jan, 28. Klosse Jan-Stanisław, 29. Sprei Zygmunt, 30. Głębicki Stanisław, 31. Morawski Władysław, 32. Kołaczkowski Władysław, 33. Kowerski Stefan, 34. Krusze Hugon-Stanisław, 35. Malinowski Bronisław, 36. Rękawek Jan, 37. Ks. Dąbrowski Franciszek, 38. Mamet Szaja, 39. Krzepisz Aleksander, 40. Wacław Józef, 41. Drekselbank Jakób, 42. Zawiślarz Jan, 43. Szymczy Aleksander, 44. Kaczorkiewicz Wacław-Antoni, 45. Niedbalski Serwacy-Aleksander, 46. Janisz Jan, 47. Demczuk Michał, 48. Ciota Jan, 49. Lenc Edward, 50. Zytek Michał, 51. Berger Józef-Lejb, 52. Siedlaczek Stanisław, 53. Gembała Józef, 54. Wiśniewski Józef, 55. Wojciechowski Michał, 56. Fryczyński Stanisław, 57. Strzałkowski Antoni, 58. Piskorski Bolesław, 59. Wasylczuk Michał, 60. Sadurski Andrzej, 61. Gor Henryk, 62. Gerlicz Seweryn, 63. Zdzieszyński Tadeusz, 64. Tittenbrun Stefan, 65. Gryszyn Jakób, 66. Pogorzelski Stanisław, 67. Ławryniuk Grzegorz, 68. Kopczyński Feliks, 69. Brzozowski Józef, 70. Czubak Antoni, 71. Lebiodzki Aleksander-Wojciech, 72. Szczepanik Mieczysław, 73. Szawłowski Kazimierz, 74. Morozow Paweł, 75. Słomka Stanisław, 76. Lajnert Gustaw, 77. Katryk Ludwik, 78. Kujawa Jan, 79. Łazarczuk Jan, 80. Śliwiński Zygmunt, 81. Makosz Franciszek, 82. Boguta Jan, 83. Kruczek Władysław, 84. Panczuk Józef.

OGŁOSZENIE LICYTACJI.

„Ministerstwo Robót Publicznych zawiadamia, że w dniach 7, 14 i 21 grudnia r. b. odbędzie się każdorazowo o godzinie 11-ej rano, w garażu przy ulicy Czerniakowskiej Nr 130, sprzedaż w drodze ustnego przetargu samochodów osobowych i ciężarowych.

Warunki sprzedaży są do przejrzenia codziennie w godzinach biurowych w Departamencie Drogowym Ministerstwa Robót Publicznych ul. Kredytowa Nr 9 (7-me piętro), a oglądać samochody można we wtorki i czwartki od godz. 11—12 w garażu przy ulicy Czerniakowskiej Nr 130".

KRONIKA

Komisja Odczytowa. Komitet Automobilklubu Polski dla rozszerzenia fachowej i intelektualnej działalności klubu na posiedzeniu dn. 4 list. r. b. powołał Komisję Odczytową, wybierając na przewodniczącego inż. Dąbrowskiego i na członków: inż. Meyera i inż. Porębskiego. Członkami kooptowanymi są pp. Tuszyński i Szydelski. Komisja Odczytowa zwraca się do ogółu członków z gorącym apelem poświęcenia na środowych zebraniach klubowych niespełna godziny czasu dla uczestnictwa w posiedzeniach odczytowych, które, począwszy od środy dn. 25 list., odbywać się będą co tydzień w środy od g. 8.30 do 9.15 wiecz. w wielkiej sali posiedzeń w lokalu klubu. W programie posiedzeń będzie z reguły krótki odczyt z dziedziny automobilizmu.



Rys. 395. Powrót kap. Delingette z podróży po przez Afrykę.

Wielki raid afrykański. Do Paryża powrócił niedawno kapitan Delingette ze swą małżonką z wielkiej podróży przez ląd afrykański, odbytej na sześciokołowym samochodzie Renault. Państwo Delingette wyruszyli w drogę z jednym tylko mechanikiem i bez żadnych specjalnych przygotowań, a mimo to przebyli wzdłuż całą Afrykę od Algeru aż do Cap, na przestrzeni 23000 klm. Rząd francuski w uznaniu zasług dzielnych małżonków mianował kapitana Delingette szefem bataljonu wojsk kolonjalnych, zaś pani Delingette przyznał krzyż Legji honorowej.

Zawody na „Routes Pavées“. Tegoroczne zawody francuskiego Automobilklubu Północnego miały program i przebieg niezmiernie interesujący. 13 września odbyła się w Lille jazda po śladach i konkurs piękności karoserji, 14-zawody szybkości na przestrzeni 1250 metrów o starcie z miejsca i z rozbiegu, 17 września konkurs samochodów ciężarowych, a 19 i 20 sławne wyścigi dla samochodów i motocykli na szosach brukowanych kamieniem polnym.

W krótkodystansowych zawodach szybkości zwyciężył Ortmans, który na pięciolitrowym samochodzie Panhard Levassor rozwinął szybkość 164 klm./godz. Konkurs samochodów ciężarowych, który polegał na przebyciu trzech etapów 50, 40 i 20 klm. z wyznaczoną w pewnych granicach szybkością oraz na wykonaniu kilku prób specjalnych, ukończyły bez punktów karnych w pierwszej kategorji (obciążenie 500 kg.) 2 samochody Berliet i 1 Corre la Licorne, w drugiej (1000 kg.) 3 Berliet, 1 Rochet Schneider, 1 Aries i 1 Corre la Licorne, w trzeciej (2000 kg.) 2 Corre la Licorne i 1 Berliet, w czwartej (3000 kg.) 1 Saurer i w piątej (pow. 3000 kg.) 2 Saurer, 2 Liberty, 2 A. S. 2 Chenard et Walcker i 1 Berliet.

W wyścigach na „kamiennych drogach“ osiągnięte zostały wyniki następujące:

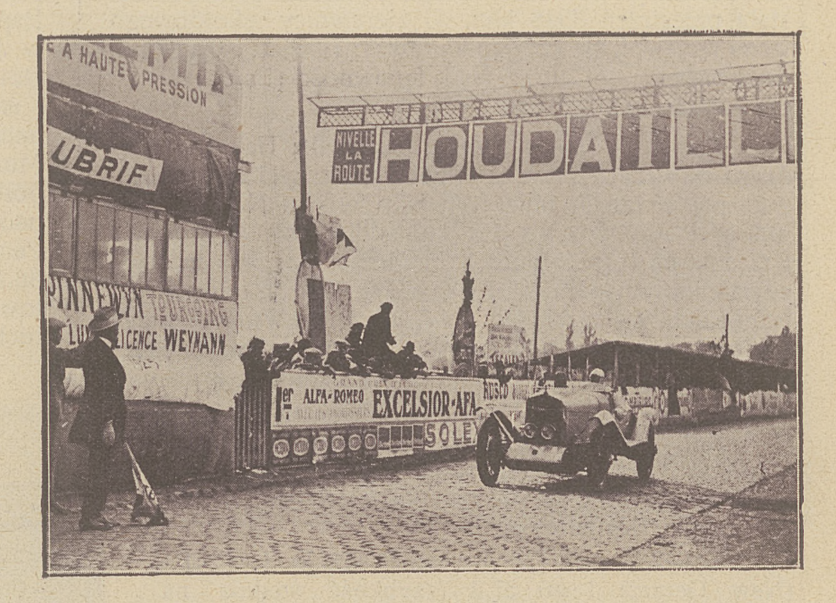
Wyścigi motocykli. Dystans 260 klm.

Kat. 175 cm³.: 1. Lemasson (Thomann) 3:31:48. Kat. 250 cm³.: 1. Durand (Terrot) 3:31:44,2. Kat. 350 cm³.: 1. Hufkens (Gillet) 3:29:04,2 (szybkość średnia na godzinę 74 klm. 617 m.). Kat. 1000 cm³. z wózkiem: 1. Thurotte (Harley Davidson) 4:02:27,4.

Cyclecary 500 cm³.: 1. Violet i Doré (Sima Violet) 4:14:01,2.

Wyścigi samochodów. Dystans 390 klm.

Kat. 1100 cm³. dwumiejscowe: Doré (Senechal) 5:14:43,1. Kat. 1100 cm³. czteromiejscowe: 1. Colas (D.F.P.) 5:35:11,2. Kat. 1500 cm³. dwumiejscowe: 1. Marechal (Delfosse) 6:05:30,1. Kat. 1500 cm³. czteromiejscowe: 1. Ballard (Corre la Licorne) 4:59:18. Kat. 2000 cm³.: 1. Rost (Georges Irat) 4:33:17,3 (szybkość średnia na godz. 85 klm. 700 m.). Kat. 2500 cm³.:1. Delhuvenne (Ravel) 5:43:31. Kat. 3000 cm³.: 1. Lalaurie (Aries) 4:40:44,4. Kat. 4000 cm³.: 1. Pollet (Aries) 5:34:56,4. Kat. pow. 4000 cm³.: 1. Charlier (Excelsior) 4:43:22,1.



Rys. 396. Zawody des Routes Pavées. Rost na Georges Irat — zwycięsca w klasyfikacji ogólnej.

10434 kilometry w ciągu sześciu dni. W dniu 6 września zakończono na autodromie Miramas koło Marsylji sensacyjną jazdę rekordową dwulitrowego, turystycznego samochodu włoskiego Ansaldo, który w ciągu sześciu dni jazdy, przerywanej tylko dla nabrania benzyny i zmiany kierowcy, przebył przestrzeń 10434 klm. 470 m., wykazując doskonałą szybkość średnią 72 klm. 461 m./godz. W ten sposób ustano-



Rys. 397. Zawody des Routes Pavées (Dróg brukowanych). Start.

wiony został światowy rekord jazdy sześciodniowej oraz rekordy światowe wszystkich dystansów od 4000 klm. wzwyż. Prócz tego pobito rekord światowy jazdy 48-godzinnej, podczas którego to czasu przebyta została przestrzeń 3548 klm. U kierownicy rekordowego wozu zmieniali się kolejno kierowcy: Buchetti, Gaignard, de Fontaine i Calise. Nad sprawnością mechanizmu czuwał mechanik Morri.

I wyścigi motocyklowe o Wielką Nagrodę Międzynarodowego Związku Klubów Motocyklowych (rozgrywane w latach ubiegłych jako Wielka Nagroda Narodów i Mistrzostwo Europy) odbył się w dniu 13 września na torze Monza koło Medjolanu, przy licznym udziale motocyklistów włoskich, angielskich, francuskich, belgijskich, szwajcarskich i niemieckich. Włosi odnieśli wielki sukces, wygrywając bezkonkurencyjnie w kategorjach 175, 350 i 500 cm³., a przegrywając z honorem tylko w kat. 250 cm³. Wyniki:

Kat. 175 cm³. (20 okr. = 200 klm.): 1. Vaga (Maffeis) 2:13:01,6 (szybkość średnia na godzinę 90 klm. 207 m.); 2. Cavedagni (G. D.) 2:13:16; 3. Zaraglia (Harlette) 2:16:23.

Kat. 250 cm³. (20 okr.=200 klm.): 1. Porter (New Gerard) 1:46:27,2 (szybkość średnia na godzinę 112 klm. 725 m.); 2. Ruggeri (Garanzini) 1:52:45; 3. Maffeis (Maffeis) 1:53:37.

Kat. 350 cm³. (30 okr.=300 klm.): 1. Nuvolari (Bianchi) 2:25:11,6 (szybkość średnia na godzinę 123 klm. 981 m.); 2. Maffeis (Bianchi) 2:36:42; 3. Self (Bianchi) 2:37:18,8; 4. Varzi (Sunbeam) 2:39:55.

Kat. 500 cm³. (40 okr.=400 klm.): 1. Revelli (G. R.) 3:32:40 (szybkość średnia na godzinę 112 klm. 849 m.); 2. Ghersi (Guzzi) 3:34:14; 3. Saetti (Norton) 3:50:47,6.

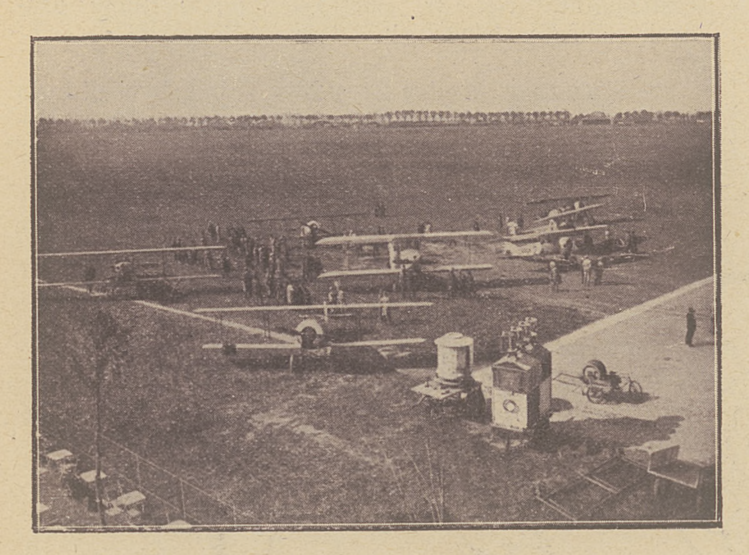
Konkurs wodnopłatowców transportowych. Między 20 sierpnia a 5 września odbyły się doroczne zawody płatowców transportowych w Saint Raphaël. Z siedmiu samolotów, zgłoszonych do prób eliminacyjnych, pięć zakwalifikowano do właściwego konkursu, który polegał na czterokrotnym przelocie w ciągu czterech dni drogi okrężnej: St. Raphaël — Antibes — Ajaccio — St. Raphaël, długości 492,5 klm. Odrazu w pierwszym dniu konkursu pierwsze miejsce w klasyfikacji zajął znany lotnik francuski Laporte, na wodnopłatowcu Schreck, i zachował swą przewagę przez następne dwa dni przed Hurelem na samolocie Cams, Paumierem i Darquém na płatowcach Schreck i Priolem na płatowcu Villiers. Zwycięstwo świetnego pilota zdawało się być pewnem, gdy ostatni dzień zawodów przyniósł nieoczekiwany koniec. Oto z pięciu samolotów, które wyruszyły na ostatni przelot, skutkiem złej pogody dwa tylko powróciły do Saint Raphaël. Hurel był zmuszony do zatrzymania się w Ajaccio, zaś Laporte i Priol zaginęli bez wieści. Dokładne poszukiwania, przeprowadzone na lądzie i na morzu, nie dały żadnych rezultatów; poza drobnemi szczątkami płatowców nie znaleziono nic więcej. Morze pochłonęło ciała nieszczęśliwych pilotów, Laportea i Priola, oraz ich mechaników. Skutkiem odpadnięcia trzech konkurentów, zwycięscą został inż. Paumier na samolocie Schreck z silnikiem Hispano Suiza 450 KM. Drugie miejsce zajął Darqué na płatowcu tej samej firmy, lecz z silnikiem Lorraine Dietrich 450 KM.



Rys. 398. Konkurs wodnopłatowców w St. Raphaël.
Paumier przy wzlocie.

Francuski konkurs samolotów turystycznych, który odbył się między 27 września a 5 października, na przestrzeni 2310 klm., podzielonej na 9 etapów, przyniósł zwycięstwo lotnika Van Laere na samolocie Caudron z silnikiem Salmson 120 KM.

Nowe rekordy na torze Montlhery. Kierowca Ortmans pobił na torze Montlhery, na 20-konnym samochodzie Panhard Levassor szereg rekordów światowych, przebywając: 50 klm. w czasie 16 m. 19,77 s., 50 mil ang. w czasie 26 m. 4,13 s., 100 klm. w czasie 32 m. 19,89 sek., 100 mil ang. w czasie 51 m. 59,29 s. i w 1 godzinę 185 klm. 773 m.



Rys. 399. Konkurs płatowców turystycznych.

Anglik Duff na trzylitrowym samochodzie Bentley pobił na torze Montlhery rekord 1000 mil ang., przebywając tą przestrzeń w czasie 10 g. 15 m. 59,84 s. Na tymże samym samochodzie Bentley pobił Duff w kilka dni później, wespół z drugim kierowcą, Benjanfieldem, rekord światowy jazdy dwudziestoczterogodzinnej, przebywając dystans 3670 klm. 329 m. 41 cm., co odpowiada szybkości średniej 152 klm. 930 m./godz.

Rekord dwudziestuczterech godzin usiłowali przewyższyć w dwa dni później kierowcy Marchand, Lefévre i Julienne na 18-konnym samochodzie Voisin, jednakże bez powodzenia. Zdołali oni pobić tylko dwa rekordy światowe szybkości, przebywając w ciągu sześciu godzin przestrzeń 969 klm. 947 m. 82 cm. (szybkość średnia na godzinę 161 klm. 692 m.) oraz 1000 klm. w 6 godz. 11 m. 3,84 s.

Doroczne wyścigi 200-milowe dla samochodów 1500 cm³., samochodzików 1100 cm³. i cyclecarów 750 cm³., zorganizowane przez Junior Car Club na torze Brookland koło Londynu w dniu 26 września, przyniosły wyniki następujące:

Samochody 1500 cm³.: 1. Seagrave (Talbot) 2:35:14,8 (szybkość średnia na godzinę 126 klm. 960 m.); 2. Masetti (Talbot) 2:35:16,6; 3. Johnstone (Frazer Nash) 3:14:17.

Samochodziki 1100 cm³.: 1. Goutte (Salmson) 2:58:40 (szybkość średnia na godzinę 107 klm. 021 m.); 2. de Marmier (Salmson) 3:06:11; 3. Petitt (Amilcar) 3:17:25.

Cyclecary 750 cm³.: 1. Gordon England (Austin) 3:20:14 (szybkość średnia na godzinę 103 klm. 255 m.); 2. Hendy (Austin) 3:20:16.

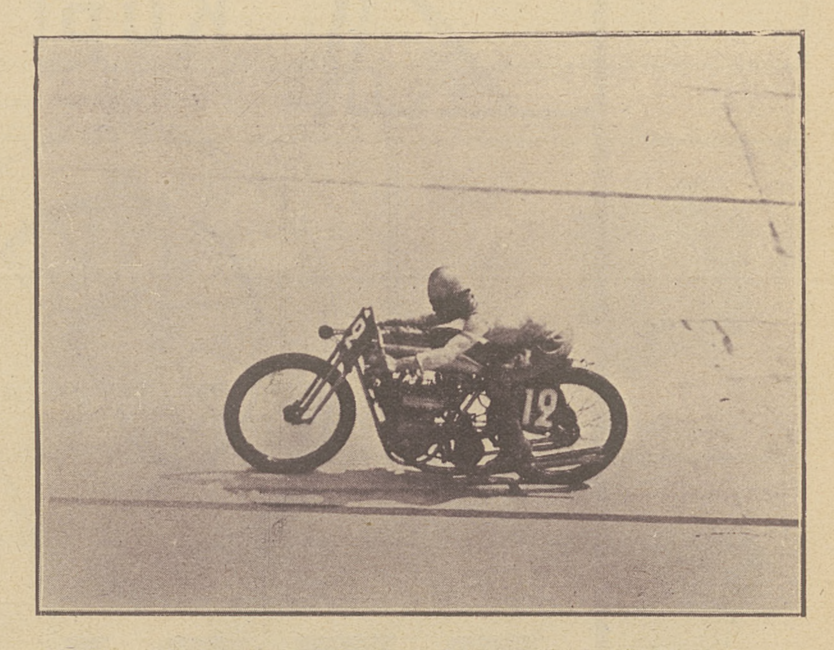
Wyścigi były w tym roku znacznie trudniejsze niż w latach poprzednich, ponieważ na jednej z linji prostych autodromu zbudowano bardzo ostry zakręt, który przy 130 okrążeniach musiał być tyleż razy przebyty. Wpłynęło to naturalnie i na zmniejszenie szybkości średniej konkurujących samochodów.

Japoński raid lotniczy z Tokio do Paryża, zorganizowany przez gazetę „Asahi", zakończył się w dniu 29 września. Lotnicy Abe i Kawachi przebyli w ciągu 75 g. przestrzeń 13,300 kil., podzieloną na 18 etapów. Szlak raidu uległ zmianie na odcinku Moskwa—Paryż, a mianowicie zamiast przez Warszawę, Pragę i Strasburg, jak projektowano początkowo, lotnicy przelecieli do Paryża przez Królewiec i Berlin. Lot dokonany został na dwóch francuskich samolotach Breguet XIX A_2, z silnikami Lorraine Dietrich 450 KM.

Nowe rekordy motocyklowe. Angielski jeździec Temple pobił na torze Montlhery, na litrowym motocyklu Mc. Evoy Temple, rekordy światowe szybkości, przebywając: 50 klm. w czasie 18 m. 21,655 s., 50 mil ang. w czasie 29 m. 28,897 sek., 100 klm. w czasie 36 m. 36,348 s., 100 mil ang. w czasie 58 m. 50,790 s. i w 1 godzinę 164 klm. 117 m. 69 cm.

W Baltimore motocyklista amerykański Davis Brinck pobił trzy następujące rekordy światowe szybkości: 5 mil ang. w czasie 2 m. 42,04 s., 10 mil ang. w czasie 4 m. 6,23 s. i 25 mil ang. w czasie 14 m. 5,04 sek.

Podczas wyścigów na torze Brookland angielski jeździec Wooters pobił na motocyklu Cotton osiem rekordów światowych szybkości kategorji 175 cm³.



Rys. 400. Motocyklista Temple, który pobił na torze Montlhery 5 rekordów światowych, bierze zakręt z szybkością 165 klm. na godzinę.

W wyścigach na wzniesieniu Schwabenberg, koło Budapesztu, zorganizowanych przez Królewski Węgierski Automobilklub w dniu 27 września na dystansie 5 klm., najlepszy czas dnia, 3 m. 54,8 sek., osiągnął Kinski na samochodzie wyścigowym Steyr. Najlepszy czas motocyklistów, 4 m. 0,1 s., wykazał Feledy na mot. Sunbeam 500 cm.³.

Wielka nagroda Niemiec dla motocykli. Wyścigi motocyklowe, zorganizowane przez Zjednoczenie motocyklistów niemieckich, odbyły się w dniu 27 września na torze Arns w Grunewald pod Berlinem, przy niebywale licznej międzynarodowej konkurencji. W sied-

miu kategorjach startowało ogółem 168 konkurentów, w czem wielu jeźdzców zagranicznych. Wyniki:

Mot. 125 cm.³ (197,18 klm.): 1. Ruggeri (G. D.) 2 : 35 : 38,1, szybkość średnia na godzinę 76,1 klm.; 2. Scholz (Windhoff) 2 : 36 : 30,4.

Mot. 175 cm.³ (197,18 klm.): 1. Zick (Puch) 2 : 14 : 33,3, szybkość średnia na godzinę 87,9 klm.; 2. Seyffer (D. K. W.) 2 : 17 : 15,1.

Mot. 250 cm.³ (197,18 klm.): 1. Ashby (Zenith) 2 : 07 : 07, szybkość średnia na godzinę 92,9 klm.; 2. Zadek (Roconova) 2 : 11 : 49; 3. Baetzner (New Imperial) 2 : 14 : 33.

Mot. 350 cm.³ (314,99 klm.): 1. Maffeis (Maffeis) 3 : 03 : 04,2, szybkość średnia na godzinę 103,2 klm.; 2. Leimer (A. J. S.) 3 : 26 : 06,4.

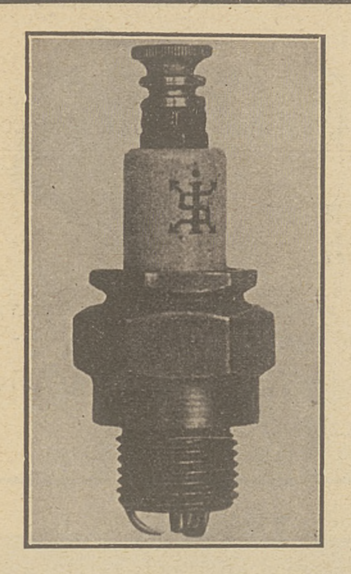
Mot. 500 cm.³ (314,99 klm.): 1. Koeppen (B. M. W.) 2 : 42 : 10, szybk. średnia na godz. 116,5 klm.; 2. Ruggeri (Guzzi) 2 : 49 : 52; 3. Ashby (P. & M.) 2 : 55 : 00; 4. Brudes (Victoria) 2 : 58 : 23,4.

Mot. 750 cm.³ (314,99 klm.): 1. Tennigkeit (Mabeko) 3 : 24 : 00,6, szybk. średnia na godz. 92,6 klm.

Mot. 1000 cm.³ (314,99 klm.): 1. Kozal (Mabeco) 3 : 16 : 02, szybkość średnia na godzinę 96,3 klm.; 2. Weyres (Harley Davidson) 3 : 17 : 17.

Druga ofiara wypadku w Boulogne. Kierowca belgijski Matthys, który poparzył się podczas wypadku w wyścigach o Nagrodę Boillota w Boulogne sur Mer (patrz „Auto“ Nr. 18), zmarł w szpitalu mimo usilnych zabiegów lekarskich.

Wystawa. Między 21 a 26 września była otwarta w hali Olimpja w Londynie wystawa motocykli, cyclecarów i rowerów.



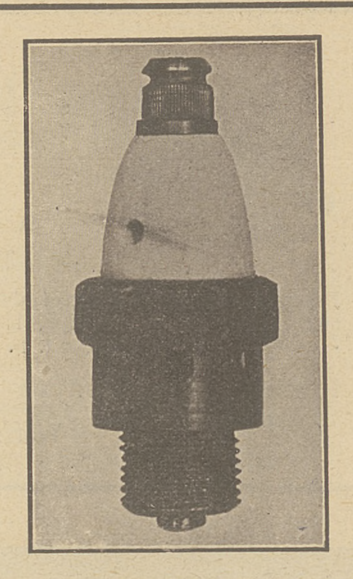
BACZNOŚĆ!!

ŚWIECE samochodowe **ŚWIECE** samolotowe

„ISKROPOL"

SP. AKC.

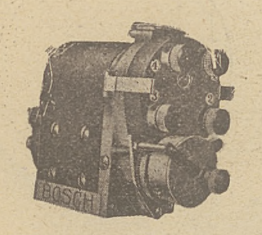
FABRYKA ZAPALNIKÓW DO MOTORÓW SPALINOWYCH i WYROBÓW METALOWYCH



Telefon 55-00 —— **Poznań, Dolna Wilda Nr. 35** —— Telefon 55-00

W wyścigach samochodowych i motocyklowych zdobyli zawodnicy - - - - - następujące nagrody, używając świec „ISKROPOL" - - - - -

1) 5. X. 24. w Poznaniu: I nagroda K. Rogowski na motocyklu Kl. 500 cm.
2) 12. X. 24. w Gdańsku: 5 — I nagrody, 4 — II nagrody, 2 — III nagrody we wszystkich klasach.
3) 26. X. 24. w Bydgoszczy: I nagroda we wszystkich klasach Rogowski motocykl. Kl. 500 cm. i najlepszy czas dni.
4) 17. V. 25. w Warszawie: I nagroda R. Gunsch na motocyklu. Kat. VI.
5) 24. V. 25. w Poznaniu:
I nagroda kapr. Buda motocykl. Klasa 350 cm.
I „ K. Rogowski „ „ 500 „
I nagroda R. Gunsch motocykl. Klasa 1000 cm.
I „ R. Gunsch samochód. „ 1100 cm^3
I „ hr. Kwilecki „ „ 2500 „
6) 14. VI. 25. w Bydgoszczy:
I nagroda R. Gunsch samochód. Klasa 1100 cm^3
I „ Turkiewicz „ „ 350 cm. i najlepszy czas dnia.
7) 21. VI. 25. w Poznaniu:
II nagroda kapr. Buda motocykle. Klasa 350 cm.
I „ Rogowski „ „ 500 „
I „ R. Gunsch „ „ 1000 „



ELEKTROTECHNIKA AUTOMOBILOWA **„MAGNET"**

Z. POPŁAWSKI, Warszawa, Koszykowa 31, Tel. 19-31

OŚWIETLENIE I ZAPALANIE AUTOMOBILI

NAPRAWA I PRZERÓBKA: MAGNET, DYNAMO, STARTERÓW, AUTOMATÓW, SPEDOMETRÓW i t d. AKUMULATORY SAMOCHODOWE I DO RADIO, NAPRAWA, ŁADOWANIE, KWAS, PŁYTY i t. d.

CZĘŚCI ZAPASOWE, ŚWIECE, ŻARÓWKI I KABLE

DUŻY WYBÓR MAGNET 1 — 2 4 i 6-cio CYLINDROWYCH SAMOCHODOWYCH ORAZ DO MOTORÓW STACYJNYCH (NISKIEGO NAPIĘCIA)



ROK ZAŁOŻENIA 1850

FABRYKA KAROSERJI I POWOZÓW

„JÓZEF RENTEL i S-ka"

WARSZAWA LESZNO 23 TEL. 240-33

Przyjmuje zamówienia na luksusowe karoserje wszelkich rodzajów. Wykonywa ciężarowe i reklamowe karoserje, oraz wszelkie odnówki i reperacje karoserji

Lakierowanie samochodów angielskiemi lakierami, pokrowce, budy z brezentów krajowych i zagranicznych

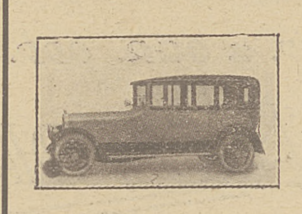


CAROSERIE

W. BATOROWSKI

Warszawa, Leszno Nr. 26

Tel. 243-59.



Wykonywa wszelkie obstalunki, przeróbki i reperacje, oraz nadbudówki z ogólnem luksusowem wykończeniem.

Członkowie Automobilklubów — popierajcie firmy ogłaszające się w waszym organie „Auto"!

ZAKŁADY GRAFICZNE STRASZEWICZÓW — WARSZAWA, LESZNO 112.